

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

**RESUMO INFORMATIVO
COM AS PRINCIPAIS
NOTÍCIAS DOS SETORES
PORTUÁRIO E DE
NAVEGAÇÃO**

**Edição 033/2026
Data: 24/02/2026**



ÍNDICE

PARA ACESSAR RAPIDAMENTE O ARTIGO, POSICIONE O CURSOR NA MANCHETE, E SIGA AS INSTRUÇÕES.

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ALUGUEL DE MOTOS AQUÁTICAS É NOVIDADE EM PRAIA DE GUARUJÁ E PIONEIRO NO LITORAL DE SÃO PAULO E NO BRASIL..	4
MPOR ABRE CONSULTA PARA AMPLIAR INCENTIVOS FISCAIS NO SETOR AEROPORTUÁRIO	5
BENJAMIN ZYMLER DESTACA PAPEL DO SUMMIT TCU NO DEBATE SOBRE CONCESSÕES	6
PORTO DE SANTOS REFORÇA SEGURANÇA COM 80 NOVOS GUARDAS PORTUÁRIOS	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
ENTRE 1% E 2,3%: O QUE EXPLICA A DIFERENÇA NAS PROJEÇÕES PARA O PIB DO NORDESTE	8
LEILÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS É SUSPENSO A PEDIDO DO PORTO DO RECIFE.....	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	10
PUBLICADO AVISO DE CHAMADA PÚBLICA PARA ESCOLHA DE OPERADOR DA TRAVESSIA MANAUS/CAREIRO DA VÁRZEA (AM)	10
COMEÇOU HOJE (23) O CURSO DE FORMAÇÃO PARA OS NOVOS SERVIDORES DA ANTAQ.....	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	12
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA ALAVANCAR INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA	12
NORDESTE MOVIMENTA 329,7 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS POR MARES E RIOS EM 2025	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	14
EDITORIAL – A RESILIÊNCIA DEMOCRÁTICA E O FUTURO BRASIL-COREIA	14
OPINIÃO – DIREITO - SUSTENTABILIDADE ATÉ ONDE FAZ SENTIDO: QUANDO A AGENDA CLIMÁTICA ENCONTRA O LIMITE DO CUSTO	15
NACIONAL - HUB – CURTAS - ACORDO MERCOSUL–UNIÃO EUROPEIA AVANÇA E PODE IR AO PLENÁRIO DA CÂMARA.....	17
<i>Acordo em pauta.....</i>	<i>17</i>
<i>A reclamação da ministra.....</i>	<i>17</i>
<i>Preguiça.....</i>	<i>17</i>
<i>Ainda travada</i>	<i>17</i>
POLÍTICA - TSE COMEÇA A JULGAR RESOLUÇÕES PARA AS ELEIÇÕES	17
POLÍTICA - PT APOSTA EM BENEDITA EM DEFESA DA FAMÍLIA	18
POLÍTICA - STF NÃO ESTÁ ACIMA DO BEM E DO MAL, DIZ BOULOS	19
POLÍTICA - FLÁVIO MANDA RECADO ‘BRIGÕES’ DO PL	20
POLÍTICA - PRESIDENTE DA CPMI DO INSS VAI COLOCAR DADOS SOBRE VORCARO EM SALA-COFRE.....	21
TRANSPORTES – HIDROVIAS - LULA VAI REVOGAR DECRETO DE CONCESSÃO DE HIDROVIAS AMAZÔNICAS, DIZ BOULOS..	21
TRANSPORTES – OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - OS INTERESSES DA AMAZÔNIA SEGUEM IGNORADOS.....	23
TRANSPORTES – PORTOS - COSTA FILHO VAI APRESENTAR CRONOGRAMA DO TECON SANTOS 10 A LULA.....	24
TRANSPORTES – PORTOS – MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES CRESCE 9,4% NOS PORTOS DO NE	24
TRANSPORTES – PORTOS – RECEITA INTERCEPTA QUASE MEIA TONELADA DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS	25
TRANSPORTES – NAVEGAÇÃO – TIDEWATER FECHA ACORDO DE US\$ 500 MILHÕES PARA COMPRAR WS	26
TRANSPORTES – NAVEGAÇÃO – MARINHA E EXÉRCITO REALIZAM OPERAÇÃO CONJUNTA EM GUARUJÁ	27
TRANSPORTES – RODOVIAS - MEGACARRETA DE 540T RETOMA VIAGEM PELA VIA DUTRA	28
TRANSPORTES - RODOVIAS - ECOVIAS VAI READEQUAR CURVAS NO TRECHO DE SERRA DA VIA ANCHIETA	29
TRANSPORTES - PORTOS E AEROPORTOS - MPOR ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA MODERNIZAR ACESSO AO REIDI NO SETOR AEROPORTUÁRIO	30
TRANSPORTES - AVIAÇÃO - OPERAÇÃO DA ANAC ABORDA 43 AERONAVES E APLICA MEDIDAS NO RIO	31
TRANSPORTES - AVIAÇÃO – AZUL NÃO DESCARTA ABRIR NOVAS ROTAS APÓS SAÍDA DO CHAPTER 11	32
PETRÓLEO E GÁS - BRASIL REFORÇA EXPORTAÇÕES DE PETRÓLEO E IMPORTA DERIVADOS	33
PETRÓLEO E GÁS - CADE ARQUIVA INQUÉRITO SOBRE FORNECIMENTO DE GÁS A TERMELÉTRICAS	34
COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL E COREIA DO SUL LANÇAM PLANO DE AÇÃO BILATERAL	34
COMÉRCIO EXTERIOR - PAÍS AVANÇARÁ NOS PROCESSOS SANITÁRIOS PARA LEVAR CARNE AOS COREANOS, DIZ LULA ..	36
COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÃO DE PESCADOS DO BRASIL DEVE SOMAR US\$ 600 MI.....	36
COMÉRCIO EXTERIOR - BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT NA 3ª SEMANA DE FEVEREIRO	37
FINANÇAS - MERCADO REDUZ PREVISÃO DA INFLAÇÃO DE 2026 PARA 3,91%.....	37
FINANÇAS - CAIXA NEGOCIA COMPRA DE CARTEIRAS DO BRB APÓS CRISE DO BANCO MASTER	39
FINANÇAS - DÓLAR ABRE A SEMANA EM LEVE QUEDA E VAI A R\$ 5,16	39
FINANÇAS - COM NY, IBOVESPA FECHA EM BAIXA DE 0,88%, AOS 188,8 MIL PONTOS	40



COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - PORTO DE SANTOS E A REPUTAÇÃO CONSTRUÍDA POR RESULTADOS CONSISTENTES.....	41
JUSTIÇA - MORAES COBRA EXPLICAÇÕES SOBRE VISITA A TORRES	42
JUSTIÇA - JUSTIÇA INICIA AUDIÊNCIAS SOBRE A TRAGÉDIA DE BRUMADINHO	43
JUSTIÇA - OAB PEDE AO STF O FIM DE INQUÉRITO DAS FAKE NEWS.....	44
JUSTIÇA - FACHIN ARQUIVA AÇÃO QUE PEDIA SUSPEIÇÃO DE TOFFOLI NO CASO MASTER.....	45
JUSTIÇA - ABSOLVIÇÃO DE ACUSADO DE ESTUPRO EM MG SERÁ INVESTIGADA	46
JUSTIÇA - STF COMEÇA A JULGAR ACUSADOS DE MANDAR MATAR MARIELLE FRANCO	46
INTERNACIONAL - NÚMERO DE MORTOS EM CONFLITOS NO MÉXICO CHEGA A 73	47
INTERNACIONAL - EUA ORDENAM SAÍDA DE PESSOAL DA EMBAIXADA EM BEIRUTE.....	48
BAHIA ECONÔMICA - BA.....	49
PETROBRAS VOLTA A SER A MAIOR EMPRESA EM VALOR DE MERCADO DA AMÉRICA LATINA	49
APÓS PRESSÃO INDÍGENA, GOVERNO OFICIALIZA REVOGAÇÃO DE DECRETO SOBRE HIDROVIAS	50
JORNAL O GLOBO – RJ.....	51
TEMPORAL EM MINAS GERAIS DEIXA AO MENOS 23 MORTOS EM JUIZ DE FORA E UBÁ; VÍDEO	51
CHINA IMPÕE RESTRIÇÕES DE EXPORTAÇÃO MAIS DURAS A EMPRESAS JAPONESAS.....	53
RELATÓRIO DO TCU RECOMENDA SUSPENDER FERROGRÃO ATÉ REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS.....	56
BRASIL É O PAÍS MAIS BENEFICIADO PELA MUDANÇA NAS TARIFAS. TARIFA MÉDIA CAIU PARA 13%.....	57
MOVIMENTAÇÃO DE R\$ 2 BILHÕES, R\$ 51 MILHÕES NO CARTÃO, JOIAS E CARROS DE LUXO: PF ANALISA TRANSAÇÕES FINANCEIRAS DE VORCARO EM INVESTIGAÇÃO DO MASTER	59
EDITORIAL – LULA ERRA AO CEDER A CHANTAGEM DE GRUPOS INDÍGENAS.....	61
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	62
GOVERNO AUMENTA IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE MAIS DE MIL PRODUTOS; VEJA LISTA	62
‘SEM A FERROVIA É PIOR’, DIZ SECRETÁRIO SOBRE A RECOMENDAÇÃO DO TCU DE SUSPENDER A FERROGRÃO	64
MASTER TINHA ‘ALINHAMENTO PERVERSO’ PARA MANTER ‘FICÇÃO CONTÁBIL’, DIZ PRESIDENTE DA CVM.....	65
COPASA APROVA ‘GOLDEN SHARE’ E MUDANÇAS SOCIETÁRIAS EM PREPARAÇÃO PARA PRIVATIZAÇÃO	66
GOVERNO VÊ TARIFA DE 10% DOS EUA COMO POSITIVA DIANTE DE CENÁRIO ANTERIOR PREJUDICIAL AO BRASIL.....	67
CANAL DO PANAMÁ: GOVERNO ASSUME CONTROLE DE PORTOS OPERADOS POR EMPRESA DE HONG KONG	68
STF VOLTA A JULGAR DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO NESTA SEMANA; ENTENDA	69
VALOR ECONÔMICO (SP).....	71
PARA ESTANCAR A CRISE, COSAN QUER ABRIR CAPITAL DA COMPASS NA B3	71
PANAMÁ VAI OCUPAR PORTOS DO CANAL APÓS A MAIOR CORTE DO PAÍS ANULAR CONTRATO COM A CK HUTCHISON.....	72
NOVA VERSÃO DE PROJETO PARA CAPITALIZAÇÃO DO BRB APÓS CASO MASTER PREVÊ ATÉ R\$ 6,6 BILHÕES EM EMPRÉSTIMOS	73
NOVAS TARIFAS DOS EUA ENTRAM EM VIGOR COM TAXA MAIS BAIXA DE 10%	74
LEILÃO DA ROTA MOGIANA ATRAI QUATRO PROPOSTAS	75
MRS VAI EMITIR R\$ 1,2 BILHÃO EM DEBÊNTURES INCENTIVADAS	76
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	77
SOB PRESSÃO AMBIENTAL E POLÍTICA, GOVERNO LULA DEIXA LEILÕES DE HIDROVIAS PARA 2027	77
COSAN, SHELL E BTG ESTÃO EM NEGOCIAÇÕES AVANÇADAS PARA APORTE NA RAÍZEN, DIZ AGÊNCIA.....	79
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	80
EMPRESAS DE DRAGAGEM AVALIAM PRIMEIRA CONCESSÃO DO SERVIÇO EM PORTO PÚBLICO E PROJETAM NOVAS OPORTUNIDADES	80
DESCARBONIZAÇÃO E PORTE DOS NAVIOS EXIGEM SOLUÇÕES TÉCNICAS NA OPERAÇÃO DE REBOCADORES PORTUÁRIOS	92
ESTALEIROS ESPECIALIZADOS EM EMBARCAÇÕES DE SERVIÇO APOSTAM NA RENOVAÇÃO DA FROTA E SE PREPARAM PARA OFERECER MAIS TECNOLOGIA	97
SOCIEDADES CLASSIFICADORAS DESTACAM TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E OPORTUNIDADES PARA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL	103
RENOVAÇÃO DA FROTA DO SISTEMA PETROBRAS CONTRATA GASEIROS, BARCAÇAS E EMPURRADORES PARA OBRAS EM TRÊS ESTALEIROS.....	110
PRODUTOS E SERVIÇOS 751.....	114
EDITORIAL 751.....	115
SUAPE ANUNCIA ALTA DE 38,6% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO DE 2026	116
GOVERNO ANUNCIA QUE VAI REVOGAR DECRETO SOBRE PRIVATIZAÇÃO DE HIDROVIAS NA AMAZÔNIA	116
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	117
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	117



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ALUGUEL DE MOTOS AQUÁTICAS É NOVIDADE EM PRAIA DE GUARUJÁ E PIONEIRO NO LITORAL DE SÃO PAULO E NO BRASIL

Serviço segue novas normas da Marinha e busca qualificar a atividade turística

Por Anderson Firmino 24 de fevereiro de 2026



Na Praia da Enseada, em Guarujá, está o primeiro serviço do tipo no Brasil; os passeios são feitos em área específica e contam com instrutores (Alexsander Ferraz/AT)

O aluguel de motos aquáticas nas praias do Litoral paulista vive um novo momento, a partir da instituição dos Estabelecimentos de Aluguel de Moto Aquática (Eama). Na Praia da Enseada, em Guarujá, está o primeiro serviço do tipo no Brasil, com aval da Marinha e da Prefeitura. O

objetivo é qualificar a locação desses equipamentos e combater quem aluga sem os devidos cuidados.

A iniciativa foi possível após uma atualização das Normas da Autoridade Marítima (Normam), que estabelece as regras sobre o emprego das motos aquáticas exclusivamente em atividades de esporte e recreio. Isso permite passeios guiados por empresas credenciadas para não habilitados, com regras estritas de segurança, uso de colete, chave de segurança (cordão preso ao piloto) e instrução prévia.

“A Eama é um exemplo de cooperação entre diversos entes do Estado. Temos a Marinha e a Prefeitura de Guarujá também contribuindo conosco nisso, colocando a Guarda Municipal. Uma organização que já começa em terra. Quando vão para a água, as coisas já estão bem mais organizadas e ficamos por identificar um ou outro ilícito”, afirma o capitão dos Portos de São Paulo, Leandro Mendes.

Segundo ele, é realizada uma instrução, por meio de videoaula de dez minutos. Depois disso, é feita uma habilitação pela Capitania de Portos de São Paulo (CPSP).

“As pessoas recebem uma qualificação para aquela saída e têm uma área específica para que possam fazer isso, com segurança, em um local em que não vai causar risco para ninguém”, acrescenta o comandante da CPSP. “É uma coisa muito boa para o turismo. Tem tudo para dar certo e para ser um exemplo para outras localidades do País”.

A Reportagem foi conhecer o trabalho da Associação de Locadores de Moto Aquática do Estado de São Paulo (Almaesp), que reúne dez empresas de aluguel de motos aquáticas e atua de forma oficial há um mês.

Segundo a presidente Letícia Pereira Felício, trata-se de um sonho conjunto que nasceu há cerca de três anos. “Foi um processo muito árduo. Houve quem não acreditasse no projeto. A maioria das empresas já queria se legalizar e viu que era algo essencial para poder oferecer segurança aos clientes”, afirma.

O primeiro-secretário da Almaesp, Herivelto Araújo da Silva Júnior, acrescenta que a chegada da norma da Marinha foi a senha para o sonho sair do papel. “O caminho foi longo, mas é possível ver que ser uma Eama é algo viável. É possível habilitar um cliente na faixa de areia, em apenas 30 minutos”, garante.

Segundo ele, há diversos termos de responsabilidade. Também é feita uma instrução com a moto aquática ainda sobre um cavalete, à beira da água. “A pessoa pode navegar dentro do balizamento numa área determinada ou optar pelo passeio guiado, mais turístico”.

Letícia destaca que a organização da atividade náutica na praia, a padronização de atendimento e segurança, a orientação dos operadores sobre documentação e a importância de ser habilitado são algumas vantagens do serviço legalizado.

“O perfil dos clientes também mudou. Hoje, ele tem a percepção de que precisa ser habilitado para um passeio em segurança, o que é primordial. Além disso, a potência do aparelho é reduzida para 110 HP, comparável com um carro de motor 1.0. A Eama veio para facilitar essa habilitação”, pontua a instrutora. O serviço é permitido apenas para maiores de 18 anos.

Investimento com garantia

Letícia acrescenta que o investimento para um curso legalizado é alto, mas com retorno certo. E há espaço para ações diferenciadas, até mesmo um pedido de casamento a bordo de motos aquáticas.

“No ano passado, fundamos a Almaesp. E a Marinha é bem rigorosa para permitir uma Eama. Gastamos R\$ 180 mil para fazer o balizamento, com boias que formam o circuito de 800 metros. E ter o apoio oficial é uma garantia de que teremos retorno”, complementa.

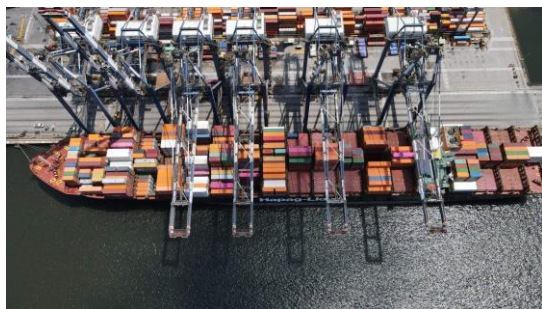
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/02/2026

MPOR ABRE CONSULTA PARA AMPLIAR INCENTIVOS FISCAIS NO SETOR AEROPORTUÁRIO

Proposta estende benefícios do Reidi a novos projetos e empresas além das concessionárias

Da ATribuna.com.br 24 de fevereiro de 2026



Ministério: entre 2008 e 2025, isenção nos portos foi R\$ 5 bilhões (Alexsander Ferraz/AT)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) abriu nesta segunda (23) consulta pública para ampliar os benefícios fiscais aos projetos de implantação de obras no setor aeroportuário, especificamente aqueles enquadrados no chamado Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi).

A consulta pública ficará aberta até 15 de março e pode ser acessada pelo [link]([http://link bit.ly/4b69AMt](http://link.bit.ly/4b69AMt)).

Até então, na regulamentação vigente, o enquadramento para esse setor está restrito às concessionárias. Ou seja, só abarca as empresas que exploram infraestrutura aeroportuária mediante regime de concessão federal comum ou patrocinada. Agora, novas empresas poderão participar, inclusive a Infraero, segundo a diretora de assuntos econômicos do Ministério, Helena Venceslau.

O Reidi, em geral, suspende a cobrança de contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre venda, locação, importação e prestação de serviços relativos a projetos voltados à implantação de infraestrutura.

Entram nesse escopo projetos dos setores de transportes, rodovias, hidrovias, ferrovias, além dos sistemas aeroportuários. Questionada, a diretora Helena Venceslau disse que ainda não é possível fazer uma avaliação fiscal sobre a abertura do Regime para as empresas que exploram infraestrutura aeroportuária. Isso vai depender dos novos projetos, que ainda serão mapeados.

Pelas estimativas do Ministério, de R\$ 70 bilhões de investimentos feitos no setor de portos entre 2008 e 2025, o tamanho da isenção foi de aproximadamente R\$ 5 bilhões. Após a consulta pública, uma portaria normativa vai definir os critérios sobre quais projetos são ou não elegíveis.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/02/2026

BENJAMIN ZYMLER DESTACA PAPEL DO SUMMIT TCU NO DEBATE SOBRE CONCESSÕES

Evento promovido pelo Grupo Tribuna reúne autoridades e especialistas para discutir boas práticas no setor portuário e aquaviário

Da ATribuna.com.br 24 de fevereiro de 2026



Ministro Benjamin Zymler atua no colegiado do TCU como titular desde 2001 e cita avanços setoriais (TCU/Divulgação)

Um espaço privilegiado para discutir as boas práticas e os modelos regulatórios que contribuem efetivamente para o desenvolvimento das concessões portuárias e aquaviárias no Brasil. Assim o ministro Benjamin Zymler, do Tribunal de Contas da União (TCU), resume o Summit TCU, evento que o Grupo Tribuna promove no dia 10 de março, a partir das 14 horas, na sede da Corte de Contas, em

Brasília. As inscrições podem ser feitas neste link.

“Para o Tribunal, participar desse fórum não é apenas um ato de presença institucional, mas uma oportunidade de reafirmar a evolução de sua atuação, que tem migrado de uma fiscalização puramente sancionatória para uma abordagem focada no diálogo e na construção de soluções consensuais”, destaca Zymler, que confirmou presença e fará a palestra de encerramento do evento.

O encontro reunirá os ministros do TCU, diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), além de outras autoridades, especialistas, representantes de entidades e empresários do setor. Estão previstas palestras e dois painéis de debates sobre o papel do TCU e do Estado nas demandas portuárias e marítimas (veja programação em destaque).

“Ao debater os avanços setoriais e o papel da Corte de Contas, o evento permite que auditores e ministros alinhem o controle externo às necessidades de modernização da infraestrutura, garantindo que a fiscalização de segunda ordem respeite as escolhas regulatórias e a discricionariedade das agências, focando na segurança jurídica e na economicidade”, pontua o ministro Benjamin Zymler.

Para ele, a troca de experiências sobre temas sensíveis, como as novas modelagens de desestatização, enriquece a análise técnica do Tribunal, permitindo que suas decisões sejam mais assertivas e aderentes à realidade de mercado. “Essa proximidade com os problemas reais do setor ajuda a Corte a aprimorar seus métodos de controle, visando sempre a prestação de um serviço adequado e a atração de investimentos privados essenciais para a expansão da capacidade logística nacional”.

O ministro avalia a iniciativa do Grupo Tribuna de forma muito positiva, reconhecendo-a como um catalisador de debates essenciais para o País. “A importância dessa iniciativa reside na capacidade de reunir, em um mesmo ambiente, representantes do Governo, da iniciativa privada e especialistas renomados para discutir os avanços necessários em um setor que movimenta aproximadamente 95% da corrente de comércio exterior do Brasil”.

Zymler acredita que, ao promover esse encontro, o Grupo Tribuna facilita a interlocução entre o controlador e os controlados, ajudando a diminuir a distância entre a teoria regulatória e a prática operacional, o que é vital para superar gargalos históricos e promover a eficiência portuária.

“Portanto, a iniciativa é vista como estratégica para o fortalecimento da governança pública, pois fomenta a transparência e o debate técnico qualificado. O evento colabora diretamente para que o TCU cumpra sua missão constitucional de forma mais pedagógica e preventiva, debatendo soluções para desafios como a ociosidade em portos públicos e a necessidade de flexibilização contratual”.

PROGRAMAÇÃO

14h00 — Boas-vindas

Gilmara Temóteo, diretora-executiva da Abeph

14h30 — Abertura oficial

Ministro Vital do Rêgo Filho, presidente do TCU

14h50 — Painel 1 | O papel institucional do TCU nas demandas portuárias e marítimas no Brasil

Anderson Pomin, presidente da APS

Frederico Dias, diretor-geral da Antaq

Gesner Oliveira, economista e ex-presidente do Cade

Tomé França, secretário-executivo do MPor

Carlos Rafael Simões, auditor-chefe da AudPortoFerrovia do TCU

15h50 — Coffee break

16h10 — Painel 2 | As demandas e o papel do Estado para garantir celeridade no desenvolvimento do setor portuário e marítimo

Alber Vasconcelos, secretário de infraestrutura do TCU

Gabriela Costa, diretora-executiva da ATP

Daniel Pedreira Dorea, CFO da Santos Brasil

17h15 — Considerações finais

Antônio Anastasia, ministro do TCU

17h30 — Encerramento

Benjamin Zymler, ministro do TCU

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/02/2026

PORTO DE SANTOS REFORÇA SEGURANÇA COM 80 NOVOS GUARDAS PORTUÁRIOS

Cerimônia marca conclusão de curso de formação e ampliação de 30% do efetivo da corporação

Da ATribuna.com.br 24 de fevereiro de 2026



Trata-se de um reforço de 30% no efetivo da corporação, que contará com 342 agentes (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) realiza, na próxima quinta-feira, a formatura de 80 novos integrantes da Guarda Portuária (GPort). A cerimônia ocorrerá às 19 horas no auditório do Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (Sindaport), na Rua Júlio Conceição, 91, Vila Matias, em Santos.

O ato oficial marca a conclusão do curso de formação, com duração de três meses, realizado após a aprovação em todas as fases do concurso público iniciado em 2024. Com a cerimônia, os guardas passam a atuar em toda a poligonal (área demarcada) do Porto de Santos.

Ampliação

Trata-se de um reforço de 30% no efetivo da corporação, que contará com 342 agentes.

A Guarda Portuária tem entre suas atribuições o controle de acesso ao Porto, a atuação como autoridade de trânsito na poligonal do Porto de Santos, o patrulhamento marítimo em apoio à Marinha e à Polícia Federal, a prevenção e o combate a incêndios, ações de inteligência e o policiamento ostensivo do complexo portuário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/02/2026



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

ENTRE 1% E 2,3%: O QUE EXPLICA A DIFERENÇA NAS PROJEÇÕES PARA O PIB DO NORDESTE

A estimativa mais conservadora é a do Bradesco, que projeta crescimento de 1% para o PIB do Nordeste em 2026

Por Patricia Raposo - De Recife patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br



Fim das paradas técnicas nas refinaria, como na Rnest, podem ajudar no bom desempenho do PIB regional/ Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil

O crescimento do Nordeste em 2026 pode variar entre 1% e 2,3%, a depender da instituição que faz a projeção. Em dois cenários, a região cresce acima da média nacional. É o caso da Tendências Consultoria e do Banco do Brasil. Em um panorama de desaceleração da economia brasileira, cuja expansão deve ficar entre 1,5% e 2% no próximo ano, a diferença de leitura sobre o desempenho nordestino merece atenção.

A projeção mais otimista é a da Tendências Consultoria, presidida por Gustavo Loyola, que estima alta de 2,3% para o PIB regional. A avaliação é que, mesmo com o arrefecimento do PIB nacional para 1,6%, Norte, Nordeste e Centro-Oeste crescerão acima da média.

No caso nordestino, o suporte viria do mercado de trabalho ainda resiliente e do setor de serviços, além do aumento da renda disponível impulsionado por programas sociais e pela reforma do Imposto de Renda. A indústria também teria recuperação, com o fim de paradas técnicas em refinarias de Pernambuco e do Rio Grande do Norte. No campo, a expectativa é de desempenho relativamente positivo, com destaque para a retomada da cana-de-açúcar.

O Banco do Brasil apresenta uma visão intermediária, com crescimento de 2,2% para o Nordeste, ligeiramente acima da média nacional projetada em 2%. O relatório ressalta diferenças internas entre os estados e aponta, por exemplo, a Paraíba com expansão estimada em 3,5%, atrás apenas do Ceará na região. O banco reconhece a contribuição do agronegócio e de segmentos industriais específicos, mas considera que o ambiente de juros ainda elevados e a moderação do consumo limitarão um avanço mais robusto.

A estimativa mais conservadora é a do Bradesco, que projeta alta de apenas 1% para o PIB nordestino em 2026. O principal argumento é o maior patamar de desemprego da região, atualmente acima da média nacional, o que tende a restringir o consumo das famílias – são 8,1% contra 5,8%, segundo os últimos dados da Pnad trimestral.

Para o banco, mesmo com benefícios fiscais e políticas de transferência de renda, o cenário de crédito restritivo e juros elevados deve afetar de forma mais intensa economias com maior dependência do consumo interno.

Histórico do PIB

O histórico recente mostra que o Nordeste tem acompanhado o ritmo do país. Após a queda de 4,1% em 2020, cresceu 3,5% em 2021 e 3,4% em 2022. Em 2023, segundo o IBGE, avançou 2,9%, pouco abaixo da média nacional de 3,2%. A trajetória indica capacidade de recuperação, mas também forte correlação com o ciclo econômico brasileiro.

A amplitude das projeções para 2026 revela que o desempenho regional dependerá essencialmente de três fatores: manutenção do emprego e da renda, comportamento do crédito em ambiente de juros ainda elevados e desempenho do agronegócio e da indústria extrativa. A combinação dessas variáveis definirá se o Nordeste ficará mais próximo do cenário de 2,3% ou do crescimento modesto de 1%.



Eletroposto da Kroma/Foto: divulgação

Eletropostos

A Kroma Energia iniciou a operação dos dois primeiros eletropostos do projeto Kroma Conecta na Região Metropolitana do Recife, ampliando a infraestrutura para veículos elétricos. As unidades funcionam no Shopping Guararapes, em Jaboatão, e no Posto Fiji, na Avenida Abdias de Carvalho. Os pontos contam com carregadores rápidos de 80 kW, que reduzem o tempo de recarga. Uma terceira estação será inaugurada nos próximos dias no Posto Ibiza, na Avenida Recife.

Leite fecha as portas

Após 144 anos de funcionamento ininterrupto, o Restaurante Leite, o mais tradicional do Recife e um dos mais antigos do Brasil, fechará as portas temporariamente a partir de 2 de março para uma ampliação de R\$ 3 milhões. A obra incorporará o imóvel vizinho e acrescentará 60 novos lugares, incluindo um primeiro andar com vista para o Rio Capibaribe e a Praça Joaquim Nabuco.

Mel do Sertão

O Sertão do Araripe dá mais um passo rumo à valorização de sua produção apícola com a estruturação da Indicação Geográfica do Mel do Sertão do Araripe. O tema será debatido em reunião presencial no próximo dia 26 de fevereiro, das 14h às 16h, na sede do Cisape, na Rodovia PE, em Asa Branca. A iniciativa conta com apoio da Adepe, da Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco e do Sebrae. O objetivo é fortalecer a identidade regional do produto e ampliar sua competitividade no mercado.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 24/02/2026

LEILÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS É SUSPENSO A PEDIDO DO PORTO DO RECIFE

Porto do Recife pediu suspensão do leilão do terminal de passageiros para análise técnica. Certame previa R\$ 2,3 mi em investimentos e concessão de 25 anos

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

A Secretaria Nacional de Portos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) deferiram o pedido de suspensão do Edital de Leilão nº 03/2026-Antaq, referente ao arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros de Recife (TMP-Recife). O pedido foi apresentado pelo Porto do Recife S.A., que solicitou mais tempo para realizar levantamentos técnicos e avaliações estratégicas complementares sobre o certame.



O leilão estava marcado para 26 de fevereiro, na B3, em São Paulo, e integrava o primeiro bloco de leilões portuários do ano, com quatro terminais em Recife (PE), Natal (RN), Porto Alegre (RS) e Macapá (AP), somando R\$ 229 milhões em investimentos totais. Para o TMP-Recife especificamente, o edital previa R\$ 2,3 milhões em aportes e prazo de concessão de 25 anos.

Terminal Marítimo de Passageiros do Porto do Recife teria previsão de aportes de R\$ 2,3 milhões, segundo edital da Antaq. Foto: Porto do Recife/Divulgação

A suspensão do edital do TMP-Recife não implica cancelamento do processo. O Porto do Recife informou que a medida visa garantir uma análise mais ampla do certame pela atual gestão antes da retomada do leilão.

Dragagem terá início em março

A suspensão ocorre em um momento em que o Porto do Recife acaba de oficializar o contrato de dragagem do terminal. Assinado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e pela governadora Raquel Lyra, o acordo destina R\$ 100 milhões à readequação da infraestrutura aquaviária, com início previsto para março de 2026 e conclusão estimada para maio de 2027.

A intervenção elevará a profundidade mínima do terminal para 12 metros, ampliará o canal de acesso para 240 metros de largura e estruturará uma bacia de manobra com 500 metros de diâmetro, permitindo a operação de navios de até 210 metros de comprimento. O investimento está dividido em duas parcelas: R\$ 54,1 milhões já empenhados no exercício de 2025 e R\$ 45,8 milhões previstos para 2026.

O TMP-Recife está inserido em um circuito de cruzeiros nordestinos integrado com os terminais de Fortaleza (CE), Maceió (AL) e Salvador (BA). A conclusão das dragagens é apontada pelo mercado como condição técnica para viabilizar a operação de navios de alto padrão no terminal pernambucano.

Leilões de terminais de carga ocorreram em 2024

O Porto do Recife acumula um ciclo recente de leilões de terminais de carga. No dia 21 de agosto de 2024, três áreas do porto foram arrematadas na B3: o REC08, adquirido pela LiquiPort por R\$ 50 mil para desenvolvimento de polo de importação de malte, trigo e milho voltado ao setor cervejeiro de Pernambuco; o REC09, arrematado pela Usina Petribu por R\$ 550 mil para movimentação de granel sólido e carga geral; e o REC10, vencido pela SCS Armazéns Gerais por R\$ 3,6 milhões para movimentação e armazenagem de grãos sólidos e cargas gerais.

Os três terminais têm prazo de arrendamento de dez anos e estimativa de investimentos combinados de R\$ 56,1 milhões. O leilão rendeu ao governo federal R\$ 4,75 milhões em outorgas no total, incluindo áreas nos portos do Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 24/02/2026



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PUBLICADO AVISO DE CHAMADA PÚBLICA PARA ESCOLHA DE OPERADOR DA TRAVESSIA MANAUS/CAREIRO DA VÁRZEA (AM)

Iniciativa trará segurança aos usuários e melhoria na qualidade de serviços prestados; Interessados deverão se atentar aos prazos previstos no cronograma



Brasília, 23/02/2026 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) publicou, nesta segunda-feira (23) a Chamada Pública nº 1/2026 com o objetivo de selecionar a empresa ou consórcio responsável pela operação, em caráter exclusivo, da travessia de veículos e passageiros entre Manaus e Careiro da Várzea (AM), na diretriz da BR-319. Os requisitos e demais condições de participação estão definidos no **edital do leilão**.
<http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%20178/Edital%20publicado%20corrigido.pdf>

[gido.pdf](http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%20178/Edital%20publicado%20corrigido.pdf)

A prestação do serviço é estratégica para a mobilidade na região, e o novo modelo busca ampliar a eficiência operacional, a regularidade das viagens e a qualidade do atendimento aos usuários, por meio da atuação de um único operador autorizado. A escolha levará em conta principalmente, entre outros aspectos, a proposta econômica e uma prestação de serviço adequado e de qualidade.

O cronograma do certame estabelece prazo específico para o envio de pedidos de esclarecimento ao edital pelos interessados - etapa que antecede as demais fases da seleção e permite o adequado entendimento das regras e das condições de prestação do serviço. Encerrado o processo seletivo, será realizada a assinatura do termo com o operador escolhido. Os documentos e demais informações sobre a Chamada Pública estão disponíveis no site da ANTAQ, no espaço destinado aos **chamamentos públicos**. <https://www.gov.br/antaq/pt-br/assuntos/chamamentos-publicos>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520 - **FAX:** (61) 2029-6517 - **E-mail:** asc@antaq.gov.br

Data: 24/02/2026

COMEÇOU HOJE (23) O CURSO DE FORMAÇÃO PARA OS NOVOS SERVIDORES DA ANTAQ

De caráter obrigatório e classificatório, capacitação formará candidatos nas práticas e conhecimentos da Agência. Este é o 2º curso ministrado referente ao 1º CPNU, de 2024



Brasília, 23/02/2026 - Na manhã desta segunda-feira (23) a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ) deu início ao 2º curso de formação para os aprovados no 1º Concurso Público Nacional Unificado (CPNU). As aulas serão ministradas presencialmente, de segunda a sexta-feira, até o dia 18 de março de 2026, no Centro de Treinamento da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em Brasília/DF. A ideia é capacitar e avaliar a aptidão dos aprovados para o exercício do cargo, sendo a participação, portanto, de caráter obrigatório e classificatório.

O diretor-geral da Agência, Frederico Dias, esteve presente na abertura do curso. Frederico parabenizou os participantes, dando-lhes boas-vindas: “Eu me lembro muito bem dessa sensação de orgulho próprio por alcançar um cargo público. Saibam que o setor aquaviário só tende a crescer, e a ANTAQ acompanha esse avanço”.

Estiveram presentes também o diretor Alber Vasconcelos e a nova diretora substituta, Cristina Castro, além do superintendente de Administração e Finanças, Joelson Miranda, e da Gerente de Gestão de Pessoas (GGP), Aline Silva. Em seu discurso, Alber incentivou o estudo constante e o interesse pela área: “Tenham fome de conhecimento. Olhem as decisões da diretoria, entendam a função de cada superintendência. E tenham sempre orgulho da trajetória de vocês”. Cristina falou sobre a expectativa da chegada dos novos servidores: “A ANTAQ hoje tem a maior base de dados do setor aquaviário do

mundo. 97% de tudo o que a gente consome hoje no país passou pela água. E receber vocês na Agência só faz com que tenhamos ainda mais força”.

Em conversa com a Ascom, Frederico Dias disse que “a ANTAQ vê com bastante expectativa a chegada dos novos servidores. São 24 novas pessoas que representarão 8% da nossa força de trabalho. A Casa não só está preparada para recebê-los, como está ansiosa para conhecer o potencial que eles têm de transformar não somente a Agência, como todo setor aquaviário, gerando resultados positivos para a população”.

Sobre o curso

A capacitação é para aprovados no cargo de Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários. Os candidatos serão apresentados aos conhecimentos aplicados e às práticas utilizadas na Agência - iniciativas indispensáveis ao desempenho das atividades.

De acordo com o edital, o curso terá a carga-horária de 140 horas de duração, a serem cumpridas com 8 horas-aula diárias. Ao final do curso, será realizada uma prova sobre os conhecimentos obtidos durante a formação. Para ser aprovado definitivamente no concurso, o candidato deverá acertar no mínimo 60% das questões.

Durante o curso de formação, o candidato terá auxílio financeiro, em conformidade com o Art. 14 da Lei nº 9.624, de 2 de abril de 1998, sobre o qual incidirão os descontos legais.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520 - **FAX:** (61) 2029-6517 - **E-mail:** asc@antaq.gov.br

Data: 24/02/2026



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA ALAVANCAR INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

Objetivo é modernizar acesso a benefício que estimula a realização de investimentos em aeroportos, portos e hidrovias



Contribuições podem ser recebidas até o dia 14 de março na plataforma Brasil Participativo

O Ministério de Portos e Aeroportos deu um passo importante para destravar investimentos em infraestrutura no Brasil. A partir desta segunda-feira (23), a sociedade poderá contribuir com a proposta de alteração da Portaria Minfra nº 105, que define as regras para acesso ao Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI). A consulta pública estará disponível até o dia 14 de março na **Plataforma Brasil Participativo**.

Participativo. <https://brasilparticipativo.presidencia.gov.br/processes/portos-aeroportos-portaria105>

O REIDI é um benefício federal instituído pela Lei nº 11.488/2007 que desonera a implantação de obras, isentando as empresas do pagamento de PIS/Pasep e Cofins na compra de bens, serviços e materiais de construção. O objetivo central da nova proposta é modernizar essas regras, trazendo mais segurança jurídica e ampliando o alcance do incentivo, especialmente para o setor aéreo.

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a alteração da portaria possibilita o fomento de mais investimentos no setor. “Esperamos, com essa modernização, atrair novos players para que o setor logístico nacional esteja preparado para o futuro, proporcionando aos nossos

aeroportos a possibilidade de inovar na busca por serviços acessórios que resultam no incremento de receitas não tarifárias”, explica. “O benefício dialoga com o programa Investe+ Aeroportos, que tem como objetivo tornar nossos sítios aeroportuários em grandes hubs do desenvolvimento regional brasileiro”, conclui o ministro.

A principal mudança sugerida busca corrigir uma desigualdade entre os modais de transporte. Atualmente, o setor aeroportuário enfrenta restrições que outros setores não possuem, limitando o benefício apenas a aeródromos públicos sob regime de concessão federal. A nova redação propõe permitir que outros projetos aeroportuários também possam usufruir da isenção, o que deve impulsionar a aviação regional, permitir o acesso da Infraero ao benefício e atrair novos parceiros comerciais para dentro dos aeroportos.

O Secretário Executivo de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, destaca a relevância da medida. “Ao facilitar o acesso ao REIDI, reduzimos o custo das obras e atraímos o capital privado para investir não apenas na pista, mas em toda a infraestrutura logística e comercial. Isso gera emprego na ponta e melhora o serviço para o passageiro”, afirma.

A diretora de Assuntos Econômicos do MPOR, Helena Venceslau, enfatiza a participação da sociedade na construção da política pública. “O ministério quer ouvir o setor para elaborar um instrumento moderno e que esteja em sintonia com a realidade dos portos, aeroportos e hidrovias. A meta é que a gente desenvolva os sítios portuários para infraestrutura de logística e possibilite a chegada de demais projetos que se entendam como importantes para a política pública”, analisa.

A proposta visa, ainda, atender às recomendações da Controladoria-Geral da União (CGU) para definir melhor as competências na gestão do regime. Também vai diferenciar projetos, separando os investimentos obrigatórios assumidos no contrato de concessão daqueles voltados à exploração comercial e garantindo segurança jurídica.

Participaram do lançamento da consulta pública a secretária executiva adjunta do Mpor, Thairyne Oliveira; o secretário nacional de Aviação Civil, Daniel Longo; o diretor-geral da Antaq, Frederico Dias; o diretor-presidente da Anac, Tiago Faierstein; o presidente da Infraero, Rogério Barzelay; além de representantes de associações e federação ligadas aos setores aeroportuário e portuário.

Resultados

Em 2025, o Ministério de Portos e Aeroportos viabilizou R\$ 10,8 bilhões em investimentos ao possibilitar R\$ 688 milhões em benefícios, em 14 processos aprovados. Entre os projetos que fizeram uso do REIDI, estão o Terminal Graneleiro da Babitonga, no Porto de São Francisco do Sul-SC, que realizou um investimento de R\$ 2,2 bi, e a construção e operação do Terminal Multimodal de Grãos e Fertilizantes no Porto de Santos-SP, com R\$ 2,5 bi investidos a partir do acesso ao benefício.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF

Data: 23/02/2026

NORDESTE MOVIMENTA 329,7 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS POR MARES E RIOS EM 2025



Operação de contêineres na região atingiu a marca de 21,2 milhões de toneladas com alta de 9%, a maior dos últimos 5 anos

Portos da Região Nordeste - Foto: Divulgação/MPor

A movimentação portuária no Nordeste foi de 329,7 milhões de toneladas de cargas em 2025. Desse total, 242,6 milhões passaram por terminais autorizados e 87 milhões pelos portos públicos da região. Os dados foram compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

(Antaq). Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o Nordeste se tornou uma porta de saída estratégica do Brasil para o mundo no ano passado: "estamos preparando a região para ser um hub logístico eficiente e competitivo internacionalmente", ressaltou.

Temos trabalhado para ampliar a eficiência, a competitividade e a qualidade dos serviços portuários da região

Silvio Costa Filho

Um dos indicadores mais expressivos do aperfeiçoamento logístico do setor aquaviário nordestino foi a operação de contêineres, que alcançou um crescimento bastante significativo em 2025: com alta de 9,4%. Os 21,2 milhões de toneladas de contêineres concentram o maior volume registrado desde 2021.

Além de facilitar o transporte intermodal, a carga containerizada garante mais eficiência operacional, padronização, segurança e melhor uso da infraestrutura portuária. Também otimiza o transporte de grandes volumes de mercadorias, reduzindo custos e tempo de movimentação no comércio internacional. Parte integrante da estratégia de diversificação dos investimentos do Ministério de Portos e Aeroportos no Nordeste, a operação ágil dos contêineres tem outra vantagem: conecta a indústria local ao mercado global.



Outro dado de destaque com base no Estatístico da Antaq foi a movimentação de granel sólido na região, com alta de 0,06%, alcançando a marca de 244,4 milhões de toneladas. Entre as mercadorias mais transportadas estão minério de ferro, petróleo e soja, além dos contêineres. A maioria desses produtos passou pelo Terminal Marítimo Ponta da Madeira (MA), que movimentou 172,4 milhões de toneladas. Já os portos públicos de Itaqui (MA) e de Suape (PE) registraram, respectivamente, 36,8 mi e 24,3 mi de toneladas de cargas. No Terminal Portuário do Pecém (CE) passaram 20,5 mi, enquanto no Terminal Aquaviário de Madre de Deus (BA) foram movimentados 20,2 milhões de toneladas de granel sólido.

Segundo Silvio Costa Filho, o Ministério valoriza o papel estratégico do Nordeste para o Brasil e segue avançando na diversificação de cargas e na modernização de seus portos. "Nesse sentido, temos trabalhado para ampliar a eficiência, a competitividade e a qualidade dos serviços portuários da região. Também garantimos mais segurança para o setor e fortalecemos os corredores logísticos que impulsionam o desenvolvimento da região", destacou o ministro.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF

Data: 23/02/2026



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A RESILIÊNCIA DEMOCRÁTICA E O FUTURO BRASIL-COREIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A visita de Estado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva a Seul, nessa segunda-feira (23), encerra um hiato diplomático de 15 anos e inaugura uma etapa de pragmatismo e sofisticação nas relações bilaterais. Ao elevar o relacionamento entre Brasil e Coreia do Sul ao patamar de parceria estratégica, os dois países não apenas assinam memorandos de entendimento em áreas de ponta, como biotecnologia e inteligência artificial, mas firmam um pacto de valores. Em um mundo fustigado por extremismos e desinformação, a união entre a maior economia da América Latina e um dos titãs

tecnológicos da Ásia envia um recado contundente sobre a força da democracia e a necessidade de cooperação multilateral.

A importância dessa parceria reside na simetria de desafios e ambições. Ambos os países superaram recentemente ataques severos às suas instituições democráticas, provando que a resiliência política é o alicerce necessário para o desenvolvimento econômico. Esse alinhamento ético pavimenta o caminho para um plano de ação robusto que pretende, nos próximos três anos, transformar o Brasil no principal destino de investimentos sul-coreanos, indo além da produção industrial tradicional para abraçar a bioeconomia, a segurança alimentar e a transição digital.

No campo comercial, a retomada do diálogo para o acordo Mercosul-Coreia do Sul e a pressão pela abertura do mercado para a carne bovina brasileira são passos vitais para equilibrar a balança e reduzir custos para o consumidor coreano.

A parceria, no entanto, brilha especialmente na troca de inteligência: a importação de práticas de “hospitais inteligentes” para São Paulo e o intercâmbio científico no setor aeroespacial mostram que o Brasil busca na Coreia o espelho de uma industrialização acelerada e sustentável.

Contudo, para que essa avenida de cooperação floresça, o Brasil precisa garantir a “lição de casa” da segurança jurídica e da estabilidade interna. O recente impasse no Porto de Santarém, onde a ocupação de um terminal estratégico por movimentos sociais gerou paralisia operativa e danos materiais, serve de alerta. Investidores globais — como os gigantes coreanos da tecnologia e logística — buscam ambientes onde o direito à manifestação não atrepele a ordem legal e a continuidade das atividades essenciais. A crise no Pará deve ser resolvida com celeridade e observância estrita à lei, para que incidentes locais não obscureçam a imagem de um país seguro e confiável que o governo tenta projetar em Seul.

A convergência cultural — do fenômeno K-Pop à Bossa Nova — já une os povos no campo do afeto; agora, cabe aos Estados garantir que os trilhos da economia e da ciência sejam igualmente sólidos. O Brasil e a Coreia do Sul demonstram que, quando democracias resilientes se unem, o resultado é a ampliação da soberania e do bem-estar social. É hora de transformar o potencial dessa parceria em entregas concretas que conectem a inovação de Seul à pujança do interior brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

OPINIÃO – DIREITO - SUSTENTABILIDADE ATÉ ONDE FAZ SENTIDO: QUANDO A AGENDA CLIMÁTICA ENCONTRA O LIMITE DO CUSTO



BEATRIZ GALLOTTI

Advogada sócia do escritório Gallotti e Advogados
Associados e especialista em Direito Portuário e Marítimo

opinio@portalbenews.com.br

Há um momento em que o debate sobre ESG deixa de ser moral e passa a ser econômico. Não se discute mais se sustentabilidade é importante, mas até que ponto ela melhora o mundo sem tornar a vida — e a conta — mais cara. Esse ponto aparece com clareza em Singapura. Em pesquisa recente, 73% da população afirma que é importante que o país aja de forma decisiva contra as mudanças climáticas, mas 52% entendem que as empresas devem priorizar os custos baixos para o consumidor, mesmo que isso limite a redução de emissões.

À primeira vista, o dado parece contraditório. Na prática, ele revela uma sociedade que já compreendeu algo essencial: a transição climática tem custo real, imediato e distribuído ao longo da cadeia. Apoiar a agenda ambiental não significa aceitar qualquer preço. Significa exigir que esse custo seja racional, proporcional e tecnicamente bem executado. O receio não é da sustentabilidade em si, mas de uma sustentabilidade que encarece sem planejar ou sem entregar resultado.

ESG costuma ser percebido como caro porque antecipa custos que antes eram invisíveis. Emissões, impactos ambientais, riscos sociais e falhas de governança sempre existiram, mas eram externalizados. Quando passam a ser tratados, exigem investimento direto: adaptação de ativos, novas tecnologias, revisão de processos, certificações, controles e financiamento de longo prazo. O custo não nasce do ESG, nasce do fato de que ele torna explícito aquilo que antes era empurrado para o futuro.

Há também um custo de transição. Sistemas antigos não conversam com tecnologias novas. Cadeias globais avançam em ritmos diferentes. Infraestruturas são adaptadas antes que exista escala suficiente de demanda. Enquanto esse alinhamento não ocorre, o investimento opera abaixo do potencial e o custo unitário aumenta. É nesse intervalo que surge o medo: paga-se agora para colher depois, sem garantia clara de quando o retorno virá.

Singapura enfrenta essa realidade de forma direta. Ao incorporar instrumentos econômicos como o imposto de carbono, o país internalizou o custo ambiental na lógica do negócio. Isso reduz espaço para discurso e força escolhas baseadas em eficiência. A população apoia a transição, mas estabelece um limite social claro: sustentabilidade é desejada, desde que venha acompanhada de inovação, produtividade e controle de custos.

Quando se olha para o Brasil, especialmente para o setor portuário, o desafio não está na intenção, mas na execução econômica e no alinhamento sistêmico. A agenda de descarbonização avançou em normas, programas e projetos relevantes. Há evolução institucional. O problema surge quando a implementação não é coordenada — entre empresas, órgãos reguladores, setores produtivos, países e tecnologias que precisam funcionar de forma integrada.

No porto, essa descoordenação é particularmente sensível. Trata-se de infraestrutura intensiva em capital e inserida em fluxos internacionais altamente sensíveis a preço. Soluções ambientais implantadas sem compatibilidade tecnológica, previsibilidade regulatória ou escala suficiente geram custo antes de gerar benefício. O resultado é conhecido: aumento de tarifa, pressão sobre o frete e repasse ao consumidor final. O apoio social ao ESG, então, se fragiliza, não por rejeição ao objetivo, mas pela forma como ele é implementado.

A experiência de Singapura ajuda a recalibrar o debate. A pergunta relevante não é “ESG sim ou não”, mas “como reduzir emissões reduzindo também ineficiências”. Quando a sustentabilidade reorganiza processos, integra agentes, melhora o uso de energia e fecha a conta ao longo do tempo, ela deixa de ser custo adicional e passa a ser vantagem competitiva. Quando se limita a impor obrigações fragmentadas, desconectadas da lógica econômica, ela se torna cara, impopular e politicamente frágil.

A reflexão final é direta. Nem todo custo ESG é ruim – muito pelo contrário –, mas nem todo custo ESG é necessário. Há custos inevitáveis, porque transição exige investimento real. E há custos que nascem de desorganização, desalinhamento e ausência de planejamento. No porto, como em qualquer infraestrutura essencial, sustentabilidade não pode ser tratada de maneira isolada. Precisa ser tratada como sistema.

Fonte: BUSINESS TIMES. Most Singaporeans think firms should prioritise keeping costs low over cutting emissions: study. Singapura, 2025. Disponível em: <https://www.businesstimes.com.sg/singapore/mostsingaporeans-think-firms-should-prioritise-keeping-costs-low-over-cuttingemissions-study>. Acesso em: 2 fev. 2026.

Beatriz Gallotti escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos sendo publicados às terças-feiras.

“QUANDO SE OLHA PARA O BRASIL, ESPECIALMENTE PARA O SETOR PORTUÁRIO, O DESAFIO NÃO ESTÁ NA INTENÇÃO, MAS NA EXECUÇÃO ECONÔMICA E NO ALINHAMENTO SISTÊMICO. A AGENDA DE DESCARBONIZAÇÃO AVANÇOU EM NORMAS, PROGRAMAS E PROJETOS RELEVANTES. HÁ EVOLUÇÃO INSTITUCIONAL. O PROBLEMA SURGE QUANDO A IMPLEMENTAÇÃO NÃO É COORDENADA”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/02/2026

NACIONAL - HUB – CURTAS - ACORDO MERCOSUL–UNIÃO EUROPEIA AVANÇA E PODE IR AO PLENÁRIO DA CÂMARA

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

ACORDO EM PAUTA

O presidente da Câmara, deputado federal Hugo Motta (Republicanos-PB), sinalizou que o plenário da casa legislativa deverá analisar, ainda nesta semana, a proposta que confirma o acordo comercial entre Mercosul e União Europeia. A decisão é vista como sinal de reforço às parcerias comerciais em meio aos novos cenários internacionais. A propósito, está confirmada para esta semana, também, a votação do relatório do acordo Mercosul-UE. O documento passou por leitura em sessão realizada no Parlamento antes do Carnaval, e teve votação adiada após pedido de vista. O debate acontece hoje, terça-feira, 24. Se aprovado pelo grupo formado para analisar o acordo no Congresso Nacional, a matéria seguirá para o plenário da Câmara, depois para a Comissão de Relações Exteriores do Senado e para o plenário do Senado.

A RECLAMAÇÃO DA MINISTRA

Segue 'azedada' a relação entre a ministra de Relações Institucionais, Gleisi Hoffmann, e a grande mídia. A ministra voltou a reclamar da cobertura da imprensa sobre a redução da jornada de trabalho 6x1, se referindo, especialmente, à Folha de São Paulo. Gleisi disse que "a campanha da Folha contra o fim da escala 6x1 chegou ao extremo de tachar como preguiçosos os trabalhadores brasileiros na manchete deste domingo".

PREGUIÇA

Em sua conta oficial no X (ex-Twitter), a ministra escreveu: "Se for mesmo verdadeiro que o tempo médio de trabalho no país seria de 40,1 horas por semana, como diz estudo citado pelo jornal, qual seria o problema de reduzir na lei a jornada de 44 para 40 horas semanais? Mas o fato é que esta não é a realidade para milhões. Reservar pelo menos dois dias por semana para cuidar da família e da própria vida é um direito que a Folha não quer reconhecer e ainda por cima tenta estigmatizar como preguiça. É o mesmo preconceito dos que foram contra a abolição do trabalho escravo dois séculos atrás".

AINDA TRAVADA

Vale lembrar que, mesmo sendo considerada prioridade para o Parlamento e para o Planalto, essa pauta continua travada no Congresso Nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/02/2026

POLÍTICA - TSE COMEÇA A JULGAR RESOLUÇÕES PARA AS ELEIÇÕES

Pelo calendário eleitoral, as normas precisam ser aprovadas até 5 de março. Definições começam nesta quinta

Do Estadão Conteúdo



O relator das propostas feitas pela sociedade civil é o vice-presidente da Corte, ministro Kassio Nunes Marques

O Tribunal Superior Eleitoral (TSE) inicia nesta quinta-feira, 26, o julgamento das minutas de resoluções que vão regulamentar as eleições de 2026. Para dar continuidade à análise, também foi marcada uma sessão extraordinária para a próxima segunda-feira, 2.

De acordo com o calendário eleitoral, as normas precisam ser aprovadas até 5 de março. A Corte teve pouco menos de um mês para examinar as

sugestões enviadas por entidades da sociedade civil e por plataformas digitais antes do início dos julgamentos.

O relator das propostas é o vice-presidente da Corte, ministro Kassio Nunes Marques. Em janeiro, ele apresentou versões preliminares das resoluções, e o tribunal abriu prazo para sugestões da sociedade. Ao todo, foram 1.423 propostas de alteração, parte delas debatidas em audiência pública realizada no início deste mês.

A principal expectativa gira em torno da regulamentação do uso de inteligência artificial nas campanhas. Nunes Marques disse que o impacto da IA nas eleições de 2026 é um tema que “reclama escuta ativa dos atores do processo eleitoral, bem como das empresas de tecnologia, de modo a construir dispositivos que verdadeiramente contribuam” para a proteção de direitos.

Conteúdos adulterados e imagens manipuladas por IA já circulam nas redes sociais, envolvendo sobretudo o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que deve disputar a reeleição, e o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato ao Palácio do Planalto.

As audiências públicas para receber sugestões foram realizadas nos dias 3, 4 e 5 deste mês. Nunes Marques afirmou que as regras para IA serão elaboradas justamente a partir dessas sugestões. As resoluções precisam ser aprovadas até 5 de março para que passem a valer nas eleições de outubro. Segundo o tribunal, não há atraso no processo de elaboração das normas.

Antes de cada eleição, o TSE edita resoluções para atualizar as regras sobre propaganda, ilícitos eleitorais, fiscalização, auditoria e prestação de contas. Em 2024, diante do avanço da IA a Corte passou a exigir a rotulagem de conteúdos produzidos com auxílio da tecnologia e proibiu o uso de deepfakes no contexto eleitoral. As regras continuam em vigor.

Para 2026, há expectativa de que o tribunal refine os mecanismos de enfrentamento à desinformação gerada por IA, especialmente diante da disseminação em massa de conteúdos manipulados nas redes.

O ano também será marcado por mudança na presidência da Corte. A atual presidente, ministra Cármen Lúcia, deixará o comando do tribunal, que passará a ser presidido por Nunes Marques, tendo como vice o ministro André Mendonça. Os dois já divergiram de posições adotadas em gestões anteriores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

POLÍTICA - PT APOSTA EM BENEDITA EM DEFESA DA FAMÍLIA

Após desfile de carnaval polêmico, deputada evangélica grava vídeo em resposta a ataques bolsonaristas: “Deus não tem partido”

Do Estadão Conteúdo



Benedita diz no vídeo que “usam a Bíblia como se fosse um crachá, como se Deus tivesse um partido”, associando a postura ao bolsonarismo

Após o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) receber críticas de setores evangélicos sobre o desfile em sua homenagem da escola de samba Acadêmicos de Niterói, o Partido dos Trabalhadores (PT) publicou um vídeo em suas redes sociais nesta segunda-feira, 23, com a deputada federal Benedita da Silva (PT-RJ) falando sobre “defesa da família”.

As críticas dos evangélicos dizem respeito à ala do desfile “Neoconservadores em conserva”, que apresentava famílias em latas de conserva com adereços religiosos. O presidente foi questionado sobre o que pensava da representação. Lula respondeu: “Eu não penso. Porque primeiro eu não sou o



carnavalesco, eu não fiz o samba-enredo, eu não cuidei dos carros alegóricos. Eu apenas sou homenageado em uma música maravilhosa”.

Lula disse ser “muito grato” pela homenagem da escola de samba. “Cabia ao presidente da República aceitar ou não a homenagem, e eu aceitei. Assim que retornar ao Brasil, vou visitar a escola de samba para agra decer”, disse a jornalista em Nova Delhi, na Índia.

Os comentários geraram desgaste entre grupos evangélicos. Em reação, o PT publicou o vídeo de Benedita da Silva, deputada federal evangélica afirmando que “Deus não pode ser instrumento de campanha política”.

“Sou uma mulher de fé. Tenho orgulho de ser evangélica há mais de 60 anos”, diz Benedita. “Usam a Bíblia como se fosse um crachá, como se Deus tivesse um partido. Nas redes o bolsonarismo diz que defende a família, mas na prática, plantam o medo, divisão e mentiras.”

A deputada ainda destaca que Lula “trabalha para cuidar das famílias”, fazendo referência a isenção do Imposto de Renda para quem recebe até R\$ 5 mil, os programas Luz do Povo e Gás do Povo, além das novas regras para a retirada da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Benedita também faz alusões ao Bolsa Família, ao Pé-de-Meia, ao Minha Casa, Minha Vida e ao Sistema Único de Saúde (SUS).

Na legenda da publicação, a deputada complementa: “Porque cuidar da família brasileira não é discurso, é atitude. É mais renda dentro de casa, conta de luz mais barata, gás garantido, oportunidades, moradia digna e mais cuidado com a educação, a saúde e a geração de empregos. Fé de verdade não se usa. Fé de verdade se vive”.

A repercussão negativa entre os evangélicos após a homenagem a Lula provocou preocupação no Palácio do Planalto, que tenta contornar a crise. O grupo religioso se sentiu ofendido e o mal-estar detectado em levantamentos e entrevistas dadas por políticos evangélicos desencadeou no governo uma operação para impedir que as críticas respinguem na indicação de Jorge Messias ao Supremo Tribunal Federal (STF).

Ministro da Advocacia-Geral da União (AGU), Messias é evangélico e passou o carnaval em um retiro espiritual, em Brasília. Ainda assim, senadores da oposição contrários ao nome dele no STF buscam associá-lo ao desgaste, mesmo depois de a AGU ter dado orientações jurídicas para que ministros não participassem do desfile.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

POLÍTICA - STF NÃO ESTÁ ACIMA DO BEM E DO MAL, DIZ BOULOS

A declaração do ministro-chefe da Secretaria Geral da Presidência ocorre diante das cobranças a magistrados no Caso Master

Do Estadão Conteúdo

O ministro-chefe da Secretaria Geral da Presidência, Guilherme Boulos (PSOL- SP), disse nesta segunda-feira, 23, que o Supremo Tribunal Federal (STF) não está “acima do bem e do mal”, apesar de ter papel importante para preservar a democracia.

“O Supremo Tribunal Federal foi importante para o Brasil para preservar a democracia contra quem queria dar golpe de Estado. Isso não quer dizer que o Supremo ou qualquer outra instituição esteja acima do bem e do mal”, afirmou Boulos, em entrevista ao jornalista José Luiz Datena no programa ‘Alô Alô Brasil’, na Rádio Nacional.

A declaração ocorre diante de informações da ligação de ministros do STF com o Banco Master, investigado por fraudes financeiras. O antigo relator do inquérito no Supremo que apurava as irregularidades do banco, o ministro Dias Toffoli, pediu para ser afastado da relatoria do caso no dia 12

de fevereiro, após assumir que uma empresa da qual é sócio negócios com um fundo de investimentos ligado ao banqueiro Daniel Vorcaro dono do Master.

Como mostrou o Estadão, Toffoli é sócio anônimo da Maridt, que é dirigida por dois irmãos dele e tinha participação em dois resorts da rede Tayayá. A empresa vendeu sua fatia no negócio de hospedagem no Paraná afundando investimentos que tinham como acionista o pastor Fabiano Zettel, cunhado e operador financeiro de Vorcaro.

Toffoli afirmou que a Maridt é uma empresa familiar e que ele faz parte do quadro societário dela, mas que a administração fica a cargo de seus familiares e que o magistrado não mantém amizade com Vorcaro.

Outro caso envolve o Master e a mulher do ministro Alexandre de Moraes, a advogada Viviane Barci de Moraes. Ela teve seu escritório de advocacia contratado para prestar serviços ao Banco Master por R\$ 129 milhões ao longo de três anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

POLÍTICA - FLÁVIO MANDA RECADO 'BRIGÕES' DO PL

"Todo mundo quer vencer discussão, mas precisamos ganhar eleição", disse o pré-candidato sobre os recentes atritos no partido

Do Estadão Conteúdo



Flávio Bolsonaro (foto) está incomodado com as trocas de farpas entre seu irmão, Eduardo, e a madrasta, Michelle

O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), pré-candidato à Presidência, comentou, indiretamente, os recentes atritos de nomes do PL envolvendo a ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro, o ex-deputado federal Eduardo Bolsonaro (PL-SP) e o presidente da sigla, Valdemar Costa Neto.

"Está todo mundo querendo vencer a discussão. Mas o que precisamos é ganhar a eleição! Gostaria de contar com todas, todos, todes, todys e todXs!", disse Flávio em seu perfil do X.

Na sexta-feira, Eduardo criticou a falta de apoio de Michelle à candidatura de Flávio: "Nikolas e Michelle estão jogando o mesmo jogo. Você vê que um, lado a lado, compartilham o outro e apoiam o outro na rede social, só estão com uma amnésia aí", falou o ex-deputado ao SBT News. "Eu não vi nenhum apoio da Michelle, nenhum post a favor do Flávio."

Como resposta, Michelle publicou, no dia seguinte, uma imagem no Instagram fritando rodelas de banana, numa possível indireta a Eduardo, conhecido pejorativamente como "Bananinha".

Já o ex-vereador Carlos Bolsonaro (PL-SC) criticou uma declaração de Valdemar Costa Neto de que a escolha dos pré-candidatos a governos estaduais seria do PL, enquanto o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) ficaria com a lista de candidatos ao Senado.

"Me parece que as coisas estão meio desencontradas sem querer querendo! As peças todas parecem se encaixar! Deixar o PRESO POLÍTICO isolado e fazendo isso que estamos vendo e de forma acentuada está cada dia mais estranho!", publicou Carlos em suas redes sociais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

POLÍTICA - PRESIDENTE DA CPMI DO INSS VAI COLOCAR DADOS SOBRE VORCARO EM SALA-COFRE

Os parlamentares poderão acessar as informações, mas deverão registrar entrada e não poderão levar nenhum documento

Estadão Conteúdo

Presidente da CPMI do INSS, o senador Carlos Viana (Podemos-MG) afirmou nesta segunda-feira, 23, que pretende colocar informações sigilosas do dono do Banco Master, Daniel Vorcaro, solicitadas pelo colegiado, em uma sala-cofre. O tratamento será diferente ao dispensado pela comissão a outros alvos, caso se concretize a medida.

Os dados oriundos das quebras de sigilos fiscal e telemático estavam sob custódia do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), por ordem do ministro Dias Toffoli.

Com a mudança de relatoria do caso Master, o novo relator, ministro André Mendonça, determinou a entrega dos documentos à CPI. Há uma cadeia de custódia para o tratamento desses papéis. Cabe à Polícia Federal entregá-los à comissão, o que ainda não ocorreu.

A sala-cofre é um local onde os parlamentares que integram a CPMI do INSS podem acessar os documentos remetidos pela PF. Ao acessá-la, cada deputado e senador registra sua entrada, observa as versões físicas dos dados e não pode levá-los.

O método de tratamento das informações é diferente daquele conferido aos demais itens de investigação, que são entregues em formato digital a todos os membros da CPI.

Segundo Viana, os dados ficarão nesta sala-cofre “até a gente ter chance de analisar o que está lá”. O presidente da comissão disse que a decisão cabe exclusivamente a ele. “Eu pretendo fazer isso”, disse, antes da reunião da CPI realizada nesta segunda-feira, 23.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

TRANSPORTES – HIDROVIAS - LULA VAI REVOGAR DECRETO DE CONCESSÃO DE HIDROVIAS AMAZÔNICAS, DIZ BOULOS

Ministro afirma que presidente decidiu retirar Madeira, Tocantins e Tapajós do PND após pressão de povos indígenas

Do Estadão Conteúdo e MARIANA NEROME



Ao anunciar a medida, ao lado da ministra dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara, Boulos disse que Lula falou com auxiliares antes de se posicionar favoravelmente à revogação

O ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos, afirmou na segunda-feira (23) que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva vai revogar o Decreto nº 12.600, que incluiu, no

Programa Nacional de Desestatização (PND), as hidrovias dos rios Madeira, Tocantins e Tapajós. Segundo ele, a decisão foi tomada após pressão de povos indígenas que vivem nas áreas afetadas.

Editado em agosto de 2025, o decreto autorizava a realização de estudos técnicos, ambientais e logísticos para viabilizar a concessão da manutenção da navegabilidade desses trechos à iniciativa privada. Na prática, abria caminho para a estruturação de projetos de dragagem, sinalização e gestão hidroviária no chamado Arco Norte, rota considerada estratégica para o escoamento de grãos do Centro-Oeste pelos portos da Região Norte.



Ao anunciar a medida no Palácio do Planalto, ao lado da ministra dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara, Boulos disse que Lula, que está em viagem à Coreia do Sul, conversou com auxiliares antes de se posicionar favoravelmente à revogação.

“O decreto previa estudos técnicos, ambientais, logísticos, para uma inclusão das hidrovias do rio Tapajós, Madeira e Tocantins, no programa de concessões do governo. Os povos indígenas nos trouxeram uma preocupação com os efeitos dessa obra nos seus territórios e essa preocupação foi levada em conta na escuta com esses povos para a decisão de hoje [segunda-feira, 23]”, afirmou.

Guajajara acrescentou que a existência de um sítio arqueológico potencialmente afetado pelas intervenções também pesou na decisão. Segundo ela, a preocupação envolve impactos culturais e patrimoniais que precisariam ser considerados em qualquer projeto de infraestrutura na região.

A revogação ocorre em meio a um impasse que se arrasta desde janeiro em Santarém (PA). Lideranças indígenas e comunidades tradicionais ocupam o complexo portuário da Cargill no município em protesto contra o decreto. Na madrugada do último dia 21, manifestantes entraram no escritório da empresa dentro do terminal.

O Conselho Indígena Tapajós-Arapiuns (CITA) afirma que a mobilização foi intensificada após 30 dias de tentativas de diálogo com o governo federal. Em carta aberta, o grupo diz ter solicitado reunião com a Presidência da República, a Casa Civil e o Ministério dos Transportes para discutir os impactos do decreto sobre territórios indígenas e comunidades tradicionais, sem resposta efetiva.

Na última quarta-feira (18), o Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) determinou a desobstrução das vias de acesso ao terminal em 48 horas, com possibilidade de intervenção policial. Segundo os manifestantes, as vias e o pátio foram liberados para o fluxo logístico, mas a ocupação do escritório foi mantida.

No domingo (22), o Ministério de Portos e Aeroportos informou que suspendeu a licitação de dragagem relacionada aos trechos hidroviários e acionou a Advocacia-Geral da União. A pasta ressaltou que o Decreto nº 12.600 não tratava de privatização dos rios, mas apenas autorizava estudos para eventual concessão.

Repercussão

A paralisação das operações do terminal da Cargill gerou reação do setor produtivo. A Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil) apontou impactos sobre produtores de soja e milho do Centro-Oeste e do Norte, com aumento de custos logísticos, atrasos nas exportações e insegurança jurídica. A entidade também relatou danos a estruturas operacionais e cobrou atuação do poder público.

Na mesma linha, a Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), presidida pelo senador Wellington Fagundes (PL-MT), classificou a invasão ao terminal como risco à infraestrutura crítica do país e defendeu o cumprimento das decisões judiciais e a proteção aos trabalhadores.

Representantes do agronegócio argumentam que o uso de hidrovias reduz custos e amplia a eficiência do escoamento da produção. Segundo o setor, quando a exportação depende exclusivamente do transporte rodoviário, os custos sobem de forma expressiva, afetando contratos e competitividade.

Caso seja formalizada, a revogação do decreto atende à principal reivindicação dos manifestantes e interrompe, ao menos por ora, a inclusão das hidrovias do Madeira, Tocantins e Tapajós no programa federal de desestatização, em meio ao embate entre planejamento logístico e demandas socioambientais na Amazônia

TRANSPORTES – OPINIÃO – INFRAESTRUTURA - OS INTERESSES DA AMAZÔNIA SEGUEM IGNORADOS



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
opinioao@portalbenews.com.br

Os indígenas seguem a protestar no Estado do Pará, defendendo o Rio Tapajós, pois ele representa a “força dos rituais”. Mas o protesto contundente de 20 de fevereiro segue fora das pautas principais sobre a infraestrutura da Amazônia. As discussões com respeito às obras no Rio Tapajós não são para o interesse das pessoas da região. Os interesses são claramente voltados para outras regiões, outros povos e outros países. O interesse da Amazônia segue longe das discussões.

Mesmo que a discussão mude de patamar e passe para as cidades ou indústrias da Amazônia, as pautas seguem ignoradas dos debates. Quando se fala sobre a BR-319, o argumento se inverte – o meio ambiente é o fator para nada fazer. O discurso ambiental se move, contrário para a Amazônia, quando é do interesse dos povos locais ou favorável pela construção e obra quando é para outras regiões. A hipocrisia reina na discussão sobre obras para o setor de transporte da Amazônia.

As hidrovias deveriam ser as linhas de comunicação, mas não existem portos ou obras de portos. Quando invertermos a discussão sobre transporte na Amazônia? Hoje ignora-se o meio ambiente, ao mesmo tempo em que se ignoram as pessoas, sejam indígenas, sejam capitais, sejam indústrias, sejam as universidades ou qualquer outro cidadão da região. Os órgãos que debatem a infraestrutura do Brasil seguem a fazer obras para ricos.

Como exemplo, conforme amplamente noticiado, apenas no “Contorno Viário da Grande Florianópolis”, para beneficiar a BR-101, foram investidos R\$ 3,9 bilhões. É uma obra certamente necessária e que passou bastante tempo para ser feita. A minha questão é que seguimos a aumentar as diferenças de infraestrutura nas áreas mais prósperas do País em relação às áreas mais periféricas. Sequer são feitos estudos com base nos interesses regionais da Amazônia. Ainda não temos planos para os principais corredores de rios, salvo quando há interesse para o escoamento de produtos do agronegócio para o exterior.

Enquanto não existir um Plano Amazônico de Logística e Transporte, seguiremos a tratar apenas as prioridades dos recantos ricos do Brasil. E a afirmar que queremos proteger o meio-ambiente. A pauta pública é cuidadosamente conduzida para nada fazer. É preciso chegar a hora de reduzir as desigualdades regionais. É por isso que fica muito difícil para as regiões mais remotas romperem a condição de subdesenvolvimento, em um mundo cada vez mais conectado e integrado. A ausência de condições básicas de infraestrutura impede qualquer tipo de atividade econômica competitiva.

Os indígenas seguem a ocupar espaços públicos e privados. A opinião pública e a imprensa nacional seguem a lidar com o assunto de maneira periférica. Sabemos e publicamos mais sobre assuntos de outros países do que conhecemos os problemas e protestos de nosso País. É melhor distrair a opinião pública do que enfrentar os problemas reais. Enquanto isso não mudar, seguiremos um país desigual e que favorece apenas os mais ricos, com discurso de um país para todos.

Augusto Cesar escreve semanalmente para o BE News, com seus textos publicados às terças-feiras.

ENQUANTO NÃO EXISTIR UM PLANO AMAZÔNICO DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE, SEGUIREMOS A TRATAR APENAS AS PRIORIDADES DOS RECANTOS RICOS DO BRASIL. E A AFIRMAR QUE QUEREMOS PROTEGER O MEIO-AMBIENTE.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

TRANSPORTES – PORTOS - COSTA FILHO VAI APRESENTAR CRONOGRAMA DO TECON SANTOS 10 A LULA

Ministro afirma que roteiro do leilão será levado ao presidente nesta ou na próxima semana, mas não fixa data para o certame

Do Estadão Conteúdo



Em janeiro, foi previsto que o leilão do Tecon seria realizado entre fim março ou início de abril, com investimento esperado de R\$ 6,4 bilhões. O edital ainda não foi publicado

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse na segunda-feira (23) que será apresentado ao presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, na próxima quarta-feira ou na semana seguinte, o cronograma para a realização do leilão do terminal de contêineres do Porto de Santos (Tecon Santos

10). Ele não cravou data para o certame, mas falou da realização “ao longo do ano”.

“Naturalmente vamos ouvir o TCU (Tribunal de Contas da União), estamos ouvindo o Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). Ao final será uma construção coletiva. Nós estamos internamente discutindo prazos, discutindo datas, vamos apresentar à Casa Civil e ao presidente, e, a partir daí, vamos tornar público esse roteiro”, disse ele, em conversa com jornalistas no Ministério.

Em janeiro, foi previsto que o leilão seria realizado entre fim março ou início de abril, com investimento esperado de R\$ 6,4 bilhões. O edital ainda não foi publicado.

Segundo a pasta de Portos e Aeroportos, após o certame, haverá aumento de 50% na capacidade de movimentação de cargas do Porto de Santos.

Também em janeiro foi mencionado pelo ministro o número de 11 ou 12 potenciais investidores interessados no leilão do terminal. Dos agentes em tratativa, já seria possível mapear entre dois ou três grupos brasileiros. A maior parte, contudo, são estrangeiros. Foram citadas, sem detalhamento, potenciais investidores chineses, norte-americanos, árabes, filipinos, bem como fundos de investimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

TRANSPORTES – PORTOS – MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊNERES CRESCE 9,4% NOS PORTOS DO NE

Operação de contêineres na região atingiu a marca de 21,2 milhões de toneladas com alta de 9%, a maior dos últimos 5 anos

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Outro dado de destaque com base no Estatístico da Antaq foi a movimentação de granel sólido no Nordeste, com alta de 0,06%, alcançando a marca de 244,4 milhões de toneladas

A movimentação portuária no Nordeste foi de 329,7 milhões de toneladas de cargas em 2025. Desse total, 242,6 milhões passaram por terminais autorizados e 87 milhões pelos portos públicos da região. Os dados foram compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional

de Transportes Aquaviários (Antaq).



Um dos indicadores mais expressivos do aperfeiçoamento logístico do setor aquaviário nordestino foi a operação de contêineres, que alcançou um crescimento bastante significativo em 2025: com alta de 9,4%. Os 21,2 milhões de toneladas de contêineres concentram o maior volume registrado desde 2021.

Além de facilitar o transporte intermodal, a carga containerizada garante mais eficiência operacional, padronização, segurança e melhor uso da infraestrutura portuária. Também otimiza o transporte de grandes volumes de mercadorias, reduzindo custos e tempo de movimentação no comércio internacional. Parte integrante da estratégia de diversificação dos investimentos do Ministério de Portos e Aeroportos no Nordeste, a operação ágil dos contêineres tem outra vantagem: conecta a indústria local ao mercado global.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o Nordeste se tornou uma porta de saída estratégica do Brasil para o mundo no ano passado: “estamos preparando a região para ser um hub logístico eficiente e competitivo internacionalmente”, ressaltou.

Outro dado de destaque com base no Estatístico da Antaq foi a movimentação de granel sólido na região, com alta de 0,06%, alcançando a marca de 244,4 milhões de toneladas. Entre as mercadorias mais trans portadas estão minério de ferro, petróleo e soja, além dos contêineres. A maioria desses produtos passou pelo Terminal Marítimo Ponta da Madeira (MA), que movimentou 172,4 milhões de toneladas. Já os portos públicos de Itaqui (MA) e de Suape (PE) registraram, respectivamente, 36,8 mi e 24,3 mi de toneladas de cargas. No Terminal Portuário do Pecém (CE) passaram 20,5 mi, enquanto no Terminal Aquaviário de Madre de Deus (BA) foram movimentados 20,2 milhões de toneladas de granel sólido.

Segundo Silvio Costa Filho, o Ministério valoriza o papel estratégico do Nordeste para o Brasil e segue avançando na diversificação de cargas e na modernização de seus portos. “Nesse sentido, temos trabalhado para ampliar a eficiência, a competitividade e a qualidade dos serviços portuários da região. Também garantimos mais segurança para o setor e fortalecemos os corredores logísticos que impulsionam o desenvolvimento da região”, destacou o ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

TRANSPORTES – PORTOS – RECEITA INTERCEPTA QUASE MEIA TONELADA DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS

Droga estava escondida em carga de papel com destino ao Reino Unido; entorpecente foi localizado após inspeção com escâner e cães de faro

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Equipes da Receita Federal interceptaram o envio de quase meia tonelada de cocaína pelo Porto de Santos (SP) na segunda-feira (23). Segundo divulgado pelas autoridades aduaneiras, 461 quilos da droga foram encontrados em um carregamento de 51 toneladas de papel. Ninguém foi preso.

A carga foi interceptada durante a execução de trabalhos de rotina de vigilância e repressão aduaneiras realizados por equipes da Alfândega de Santos.

A carga estava acondicionada em dois contêineres, em um total de 104 estrados de madeira. A contaminação ocorreu em um dos contêineres, onde pacotes de papel do tipo A4 foram substituídos por tabletes de cocaína.

Segundo os documentos de exportação, os contêineres fariam transbordo no porto de Antuérpia, na Bélgica, mas o destino da carga seria o Reino Unido.

Seleção de cargas

Para a seleção de cargas, são utilizados critérios objetivos de gerenciamento e análise de riscos, bem como a inspeção por imagens de escâner. Na fiscalização desta segunda-feira, os três cães de faro da Alfândega de Santos presentes nos trabalhos de verificação física de cargas sinalizaram positivamente para a presença de drogas.

Após a confirmação, a Polícia Federal de Santos foi acionada para realização de perícia no local dos fatos, e dará prosseguimento com a investigação a partir das informações fornecidas pela Receita Federal.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/02/2026

TRANSPORTES – NAVEGAÇÃO – TIDEWATER FECHA ACORDO DE US\$ 500 MILHÕES PARA COMPRAR WS

Aquisição da Wilson Sons Ultratug e da Atlantic Offshore amplia presença no Brasil e eleva frota global para 231 embarcações

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A Tidewater terá 213 embarcações de apoio offshore e frota global de 231 embarcações, incluindo barcos de apoio à tripulação, rebocadores e embarcações de manutenção

A Tidewater Inc. (TDW) assinou um acordo definitivo para adquirir a Wilson Sons Ultratug Participações SA e sua afiliada Atlantic Offshore Services SA (WSUT) em uma transação totalmente em dinheiro avaliada em aproximadamente US\$

500 milhões, incluindo a assunção de dívidas existentes.

A transação foi aprovada por unanimidade pelo Conselho de Administração da Tidewater e a expectativa é de que seja concluída no final do segundo trimestre de 2026, sujeita às aprovações regulatórias e às condições de fechamento habituais, incluindo a aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).

A aquisição fortalece significativamente a posição da Tidewater no mercado global de embarcações de apoio offshore, ao mesmo tempo que marca uma expansão decisiva no Brasil — uma das regiões de energia offshore mais ativas do mundo.

A WSUT traz para a Tidewater uma frota de 22 embarcações de apoio a plataformas. Após a transação, a Tidewater passará a deter 213 embarcações de apoio offshore e uma frota global total de 231 embarcações, incluindo barcos de apoio à tripulação, rebocadores e embarcações de manutenção.

O acordo também expande a presença da Tidewater no Brasil, aumentando sua frota no país de seis para 28 embarcações. De acordo com Quintin Kneen, presidente e CEO da companhia, essa escala é crucial. “O mercado brasileiro de embarcações offshore é um dos maiores e mais atraentes do mundo”, afirmou Kneen. “A WSUT representa uma oportunidade única de entrar no Brasil em grande escala, com uma frota composta por quase 90% de embarcações construídas no Brasil.”

Dezenove dos 22 embarcações da WSUT foram construídos no Brasil, o que traz prioridades em licitações locais e acesso aos direitos de tonelagem do Registro Especial Brasileiro (REB). Esse registro permite à Tidewater importar e operar embarcações com bandeira internacional no Brasil sob regime regulatório favorável.

Considerando a conclusão do negócio, a Tidewater espera que a unidade de negócios WSUT gere aproximadamente US\$ 220 milhões em receita nos primeiros 12 meses, com uma margem bruta



projetada de cerca de 58%. As despesas administrativas e gerais anuais relacionadas ao negócio devem totalizar cerca de US\$ 14 milhões.

A empresa afirmou que espera que a transação contribua significativamente para o aumento dos lucros e do fluxo de caixa livre por ação tanto em 2026 quanto em 2027.

Dívidas

A WSUT possui aproximadamente US\$ 261 milhões em dívida amortizável de longo prazo, com vencimento em 30 de setembro de 2025, fornecida principalmente pelo BNDES e pelo Banco do Brasil. A Tidewater pretende novar e refinaranciar essa dívida como parte da transação, preservando condições de financiamento atrativas.

Se concluída conforme planejado, a aquisição consolida ainda mais a posição da Tidewater como uma das maiores e mais diversificadas operadoras de embarcações de apoio offshore do mundo — com o Brasil agora firmemente no centro de sua estratégia de crescimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

TRANSPORTES – NAVEGAÇÃO – MARINHA E EXÉRCITO REALIZAM OPERAÇÃO CONJUNTA EM GUARUJÁ

Operação executou 18 horas de fiscalização na água entre 13 e 18 deste mês, com 29 abordagens a embarcações em área militar de acesso restrito

Por MARIANA NEROME redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) e o Comando de Defesa Antiaérea do Exército executaram uma operação conjunta nas imediações da Praia do Moisés, no Guarujá, durante os dias 13 e 18 deste mês. A ação fiscalizou embarcações durante o período de carnaval em área militar de acesso restrito.

A Marinha executou 18 horas de fiscalização na água durante os seis dias de operação. O trabalho resultou em 29 abordagens e 14 notificações a condutores de embarcações que descumpriram as normas de navegação ou se aproximaram da área militar.

Segundo a MB, as atividades buscaram garantir um ambiente seguro e ordenado nas águas interiores e costeiras. A fiscalização preservou a integridade das instalações militares da região e protegeu condutores de embarcações de esporte e recreio.

A operação atuou na salvaguarda da vida humana no mar e na prevenção da poluição hídrica durante o período de maior movimento nas praias da Baixada Santista. Também coibiu a presença de embarcações sem autorização, com ou sem motor de propulsão, incluindo canoas, caiaques e pranchas.

De acordo com a Marinha, a ação visou garantir a segurança da navegação entre Santos e Guarujá durante o carnaval. As equipes orientaram e fiscalizaram condutores de embarcações que trafegavam entre os dois municípios, período em que o fluxo de embarcações de esporte e recreio aumenta significativamente na região.

Praia

A Praia do Moisés ocupa uma área de propriedade da União, cedida ao Exército Brasileiro, e pertence ao Quartel-General do Comando de Defesa Antiaérea do Exército. A localização em área militar proíbe o acesso a civis ou pessoas não autorizadas pelo CmdoDAAeEx, pela necessidade de resguardar a segurança da Organização Militar.

O ingresso clandestino em instalações militares configura crime previsto no Art. 302 do Código Penal Militar. A restrição se estende às águas adjacentes, projetando-se a até 200 metros das instalações, conforme as Normas de Autoridade Marítima 601/DHN e 211/DPC.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

TRANSPORTES – RODOVIAS - MEGACARRETA DE 540T RETOMA VIAGEM PELA VIA DUTRA

Comboio com 59 eixos e 380 pneus segue a 8 km/h rumo ao Porto de Itaguaí; transformador será enviado à cidade de Neom, na Arábia Saudita

Do Estádio Conteúdo



A primeira megacarreta levou 75 dias para chegar ao destino, pois foram necessários ajustes ao longo do percurso, inclusive pontes e viadutos para suportar o peso do conjunto

Uma megacarreta com 59 eixos e 380 pneus inicia um novo deslocamento na segunda-feira (23) transportando um transformador de 540 toneladas pela Via Dutra, em Pindamonhangaba, interior de São Paulo. A composição de 135 metros de comprimento, 6 de largura e peso total superior a 800 toneladas, se desloca à média de 8 km/h ocupando duas faixas da rodovia. O destino final será Neom, uma cidade futurista em construção na Arábia Saudita.

É a quarta carga gigante que transita pela principal ligação rodoviária entre a Região Metropolitana de São Paulo e o estado do Rio de Janeiro desde julho do ano passado.

O deslocamento até o Porto de Itaguaí, no Rio, começou no último dia 2 e, segundo a concessionária RioSP, do grupo Motiva, não tem previsão de data para a chegada ao porto, já que os deslocamentos diários precisam ser autorizados pela Polícia Rodoviária Federal. Por segurança, a super carreta não se move nos finais de semana, nem sob más condições climáticas.

Na segunda, o comboio - que ficou parado durante todo o Carnaval - segue do km 101, em Pindamonhangaba, até o 78, em Roseira. Caso haja condição operacional e de segurança, a carreta pode seguir até o km 35, próximo à divisa com o Rio.

A operação envolve mais de 50 profissionais da fabricante do transformador e da transportadora Megatranz, especializada em cargas superpesadas, além de técnicos e agentes da concessionária e da PRF.

A primeira megacarreta levou 75 dias para chegar ao destino, pois foram necessários ajustes ao longo do percurso, inclusive pontes e viadutos para suportar o peso do conjunto. A segunda carga chegou em 60 dias e a terceira, em 45. A atual está na estrada há 21 dias.

Pista fechada

Um dos desafios é descer a Serra das Araras, que atualmente está em obras. A descida do comboio acontece pela pista de subida, que ficará interditada durante a operação. Isso porque a pista tem menos curvas e estrutura melhor para a passagem do comboio.

O tráfego em direção a São Paulo será interditado totalmente durante a noite para o deslocamento, que deve durar cerca de 7 horas. No transporte anterior, o fechamento ocorreu às 23h, no km 223,5 sul, em frente à balança de Paracambi, e o trânsito foi liberado pouco depois das 6h. Haverá aviso antecipado aos usuários.



Os transformadores de grande porte são fabricados pela Hitachi Energy, em Guarulhos, e seguem para a cidade futurista de Neom, na Arábia Saudita. Segundo anunciou a empresa, foram encomendados 14 transformadores para compor a rede energética da cidade planejada, que está em construção.

O embarque é feito no terminal Sepetiba Tecon, em Itaguaí. A CSN detentora do terminal, diz que o transporte de um transformador de grande porte exige planejamento e coordenação, em razão do peso e das dimensões da carga. E que o Sepetiba foi escolhido porque reúne condições diferenciadas de acesso, atracação e segurança para esse tipo de operação.

Cidade futurista

Conforme o projeto lançado em 2017 pelo príncipe saudita Mohammed bin Salman, a Neom será uma região futurista no noroeste da Arábia Saudita, à margem do Mar Vermelho. Segundo o plano governamental Visão Saudita 2030, o projeto foi idealizado como uma cidade transnacional, ocupando uma área de cerca de 26 5 mil k2, quase o tamanho da Bélgica. Recentemente, o projeto foi readequado, com corte nos custos.

O plano é que a “cidade do futuro” seja um centro de negócios global, de alta tecnologia, reduzindo a dependência da Arábia Saudita do petróleo. Funções de segurança, logística e limpeza serão exercidas por robôs e a cidade será 100% movida por energia elétrica e solar. Os transformadores feitos no Brasil entram nesse processo. “É um lugar onde a humanidade pode progredir sem comprometer a saúde do planeta”, diz a publicação

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

TRANSPORTES - RODOVIAS - ECOVIAS VAI READEQUAR CURVAS NO TRECHO DE SERRA DA VIA ANCHIETA

Com o aumento da circulação de veículos pesados e bitrens, a concessionária verificou a necessidade de mudanças em pontos específicos da rodovia

Por BEATRIZ DE CASTELA redacao.jornal@redebenews.com.br

A Ecovias Imigrantes anunciou o início de um projeto de adequação geométrica em seis curvas da Via Anchieta, no trecho de serra. As obras devem começar ainda neste ano, com previsão de conclusão no primeiro semestre de 2027.

Construída na década de 1940, a Via Anchieta foi projetada para um padrão de tráfego diferente do atual, com veículos menores. Com o aumento da circulação de veículos pesados e das Combinações de Veículos de Carga (CVCs), como bitrens, a concessionária notou a necessidade de readequações em pontos específicos da rodovia.

As intervenções serão realizadas entre os quilômetros 41 e 47, nas pistas norte (sentido São Paulo) e sul (sentido Litoral). O projeto prevê ajustes na largura das faixas de rolamento, no raio de curvatura, na superelevação e na visibilidade, com foco na adaptação do traçado às normas atuais de engenharia rodoviária.

Segundo a concessionária, as intervenções têm como objetivo adequar o trecho de serra às demandas atuais de circulação e melhorar as condições operacionais da rodovia.

Além das mudanças nas curvas, o projeto inclui a instalação de 88 novas câmeras, seis painéis de mensagem variável e cinco radares, que serão operados pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER). Os equipamentos serão integrados ao Centro de Controle Operacional (CCO) da concessionária.

Durante a execução das obras, a Ecovias informa que haverá planejamento operacional com reforço na sinalização e acompanhamento das equipes de tráfego. Eventuais bloqueios ou alterações de faixa devem ser comunicados previamente nos canais oficiais da empresa.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/02/2026

TRANSPORTES - PORTOS E AEROPORTOS - MPOR ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA MODERNIZAR ACESSO AO REIDI NO SETOR AEROPORTUÁRIO

Ministério quer atualizar regras do regime de incentivos, ampliar segurança jurídica e integrar benefício à segunda fase do Investe Mais Aeroportos

Por **PATRÍCIA FAHLBUSCH** redacao.jornal@redebeneews.com.br



“Vamos proporcionar um novo marco de investimentos para a aviação”, declarou Silvio Costa Filho, acrescentando que a consulta pública ficará aberta por apenas 20 dias

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou na segunda-feira, dia 23, uma consulta pública para colher contribuições sobre a modernização do acesso ao Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura, o Reidi. Desta vez, a iniciativa tem como foco o setor aeroportuário.

“Nossa gestão sempre teve o olhar estratégico para fortalecer a agenda do setor produtivo nacional. Dessa forma, segurança jurídica e previsibilidade são fundamentais para a estruturação das empresas. O Reidi e o Fundo da Marinha Mercante, por exemplo, consolidam a agenda produtiva no Brasil. Queremos dialogar com todos nessa consulta pública, receber as contribuições, críticas, para fortalecer tanto o setor portuário quanto o setor da aviação”, declarou o ministro Silvio Costa Filho, acrescentando que o Reidi dialoga com o programa Investe Mais Aeroportos, que visa transformar os equipamentos em hubs de desenvolvimentos regionais. Costa Filho vai assinar, em março, nova portaria para dar início à segunda fase do Investe Mais Aeroportos, estendendo benefícios para concessionárias que atuam nos equipamentos pertencentes a estados e municípios.

O Reidi foi criado para estimular investimentos em obras estruturantes, permitindo a suspensão da cobrança de PIS/Pasep e Cofins sobre bens e serviços vinculados a projetos de infraestrutura previamente aprovados pelo governo federal. Na prática, o mecanismo reduz custos para atrair investimentos em empreendimentos considerados prioritários para o desenvolvimento do país.

A portaria que disciplina o Reidi - nº 105 - está em vigor desde 2021. Por meio dela, o então Ministério da Infraestrutura estabeleceu procedimentos e requisitos de aprovação de enquadramento de projetos para implantação de obras de infraestrutura de transportes para fins de habilitação ao Reidi. O MPor recebeu recomendações da Controladoria Geral da União visando à remodelação do regime e estendendo o benefício para empresas exploradoras de sítios aeroportuários. Entre as oportunidades ao setor, o ministério destacou a segurança jurídica para novas empresas beneficiárias, o estímulo ao Investe Mais Aeroportos, fomento ao desenvolvimento de infraestrutura nos contratos comerciais, e a Infraero passa a ser elegível ao benefício.

A pasta ressaltou que o acesso ao Reidi vai gerar ampliação da oferta de serviços acessórios, incremento de receitas não tarifárias para as concessionárias, aumento da arrecadação de outorga variável ao Fundo Nacional de Aviação Civil, economia futura na indenização de ativos reversíveis, e fortalecimento da competitividade dos aeroportos brasileiros frente a hubs regionais.

“Vamos proporcionar um novo marco de investimentos para a aviação”, declarou Silvio Costa Filho, acrescentando que a consulta pública ficará aberta por apenas 20 dias, sem prorrogação de prazo, e que a pasta vai entrar em contato com entidades e associações para que deem suas contribuições dentro do período da consulta.

Alinhamento

Segundo o MPor, a consulta pública é uma etapa importante para alinhar o regime às necessidades atuais do mercado e às diretrizes de eficiência administrativa. Apesar de o Reidi ter sido fundamental para viabilizar projetos relevantes nas últimas décadas, o ministério pontuou que o avanço tecnológico, as novas modelagens contratuais e as exigências ambientais e regulatórias demandam ajustes no processo de acesso ao benefício. Os pontos em debate sobre a matéria incluem a simplificação documental, transparência e padronização de critérios de análise. Para a pasta, a modernização pode contribuir para aumentar a previsibilidade regulatória e acelerar a execução de obras.

O ministério ressaltou que, ao incluir empresas, especialistas, entidades de classe e cidadãos a participar da discussão por meio da consulta pública, a pasta reforça a intenção de construir soluções de forma colaborativa. Após o encerramento da consulta, a equipe técnica consolidará as sugestões e vai promover ajustes na proposta normativa antes da edição do ato regulamentador. A expectativa é que o processo participativo resulte em um modelo mais eficiente, transparente e alinhado às melhores práticas de governança pública.

No ano passado, o MPor viabilizou quase R\$ 11 bilhões em investimentos ao possibilitar R\$ 688 milhões em benefícios em 14 processos aprovados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO - OPERAÇÃO DA ANAC ABORDA 43 AERONAVES E APLICA MEDIDAS NO RIO

Voe Seguro RJ identifica indícios de transporte aéreo clandestino, interdita helicóptero e suspende piloto

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Realizada entre 19 e 20 deste mês, a operação contou com dez inspetores da Anac, que atuaram de forma simultânea entre aeroportos e helipontos para evitar tentativas de evasão

A Operação Voe Seguro RJ, realizada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), abordou 43 aeronaves e 47 tripulantes em nove aeródromos do Rio de Janeiro (RJ). Ao todo, foram aplicadas duas medidas cautelares – uma interdição de aeronave e uma suspensão de piloto – além da apuração de oito indícios de transporte aéreo clandestino (Taca) e de irregularidades documentais de operadores aéreos.

Realizada entre os dias 19 e 20 deste mês, a operação contou com dez inspetores da Anac, que atuaram de forma simultânea entre os aeroportos e helipontos para evitar tentativas de evasão. O objetivo foi o de fiscalizar e sensibilizar operadores aéreos e passageiros sobre os riscos do transporte aéreo clandestino, prática ilegal que coloca em risco a segurança de passageiros e tripulantes.

Nas abordagens, a fiscalização verificou a documentação de pilotos e de aeronaves, registro dos operadores aéreos e listas de passageiros, com foco em verificar a regularidade das operações aéreas, incluindo a prestação de serviços, como voo panorâmico e lançamento de paraquedistas.

“O transporte aéreo clandestino é crime, e tanto a empresa quanto o piloto podem ser responsabilizados pela prática irregular. A Anac, em conjunto com outros órgãos públicos, seguirá intensificando as ações de fiscalização e conscientização em todo o país para garantir a segurança do transporte aéreo no Brasil”, afirma a gerente técnica de Execução da Ação Fiscal, Joicy Góis.

Em uma das abordagens, a Operação Voe Seguro RJ interditou um helicóptero e suspendeu as habilitações do piloto da aeronave por prática de voo panorâmico clandestino. A abordagem ocorreu após pouso no Aeroporto de Jacarepaguá, quando três passageiros desembarcaram e outros quatro esperavam para o embarque. O voo ocorreria numa aeronave privada, que não contava com autorização para realizar qualquer tipo de serviço aéreo.

Campanha

Para evitar esse tipo de problema, a Anac tem realizado a campanha nacional “Confiança não tem atalho. Voe Seguro!”. As ações alertam para os riscos de contratar empresas ou aeronaves não certificadas pela Anac, que frequentemente operam sem os padrões mínimos exigidos de manutenção, tripulação e seguro, comprometendo a segurança de todos os envolvidos. Em muitos casos, os passageiros são atraídos por preços abaixo do mercado, sem perceber que perdem garantias legais e de segurança operacional.

Um dos destaques da campanha é a plataforma Voe Seguro, ferramenta oficial e gratuita que permite verificar, antes da viagem, se a empresa e a aeronave contratadas estão autorizadas pela Anac. Essa checagem pode ser feita diretamente pelo Super App da Anac, disponível para iOS e Android; ou pela página da agência.

As ações foram iniciadas em dezembro de 2025, com a distribuição de materiais orientativos durante ações de fiscalização no território nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

TRANSPORTES - AVIAÇÃO – AZUL NÃO DESCARTA ABRIR NOVAS ROTAS APÓS SAÍDA DO CHAPTER 11

CEO John Rodgerson diz que companhia ganha flexibilidade para crescer, mas afirma que expansão será feita com cautela

Do Estadão Conteúdo

A Azul não descarta voltar a abrir novas rotas após a saída do Chapter 11, equivalente à recuperação judicial nos EUA, segundo o CEO da companhia, John Rodgerson. No entanto, ponderou que o movimento deve ser feito com responsabilidade.

“Todo mundo achava que a Azul iria diminuir (durante a recuperação), porém isso não aconteceu. Agora, com o balanço saudável, há muito mais flexibilidade para crescer”, afirmou o executivo, durante coletiva de imprensa na segunda-feira (23).

Ele disse ainda que as realocações de frota durante o Chapter 11 facilitaram as negociações com arrendadores e credores durante o processo. Olhando para a frente, a companhia deve posicionar os recursos com cautela.

“Tivemos anos em que chegamos a receber mais de 20 aeronaves e, com essa quantidade, é natural errar em alguns mercados”, comentou o CEO. “Agora, que devemos receber cerca de cinco a 10, vamos poder escolher melhor onde alocaremos nossos recursos para focar em locais mais rentáveis.”

Expansão internacional

Rodgerson foi questionado sobre possíveis planos para uma expansão internacional após a chegada da American e United como acionistas de referência. “Hoje não temos rotas concorrendo com as duas companhias, temos malhas bem diferentes. O que elas estão mirando na Azul é nossa conectividade no país”, comentou.

Os mercados estrangeiros têm sido o foco da concorrente Gol desde a sua saída do Chapter 11, no meio do ano passado. O CEO da Azul afirmou que o movimento é importante para a companhia, que

deve continuar crescendo internacionalmente. “Mas isso vai ser mais apertado em 2026. Estamos em um momento de transição”, avaliou.

O processo de reestruturação da companhia envolveu a devolução de aeronaves, renegociação de contratos e realocação. Além dos novos aviões previstos, a expectativa da companhia é reativar cerca de 13 aeronaves estacionadas atualmente por questões técnicas, segundo Rodgerson.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

PETRÓLEO E GÁS - BRASIL REFORÇA EXPORTAÇÕES DE PETRÓLEO E IMPORTA DERIVADOS

Análise do Inep para os riscos de “contradição estrutural” em um ano de produção recorde
Do Estadão Conteúdo



A Bacia de Santos respondeu por 78,2% da produção nacional no quarto trimestre de 2025, com média de 4 milhões de boe/d

A expansão acelerada da produção de petróleo e gás no Brasil em 2025 consolida o país como exportador de petróleo bruto e mantém a dependência da importação de derivados.

A análise do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Inep), divulgada nesta segunda-feira, 23, chama atenção para os riscos dessa “contradição estrutural” em um ano de recorde da produção.

Em 2025, a produção alcançou média de 4,89 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/d), crescimento de 13,2% em relação a 2024, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). O crescimento da produção diária foi de 12% frente ao ano anterior, atingindo 3,7 milhões de barris por dia (bpd), enquanto o volume de exportação foi equivalente a 51% da produção de petróleo.

“O Brasil amplia sua produção e consolida-se como exportador de petróleo bruto, mas segue dependente da importação de derivados. A ampliação da capacidade de refino torna-se elemento estratégico, tanto para assegurar maior autossuficiência no abastecimento interno quanto para agregar valor ao petróleo produzido no país”, destaca o 9º Boletim de Produção e Exploração de Petróleo e Gás da entidade.

As exportações alcançaram 28 destinos ao longo do ano, com destaque para a China, que absorveu 45% do volume exportado, seguida pelos Estados Unidos (10,8%), Espanha (7,4%), Países Baixos (7%) e Índia (4,4%).

Considerando que a produção média de petróleo do quarto trimestre foi de 3,94 milhões/bpd e que, desse volume, 2,07 milhões foram exportados, 52,4% do petróleo produzido no Brasil no período foi destinado ao mercado externo.

Foi o segundo ano consecutivo em que o petróleo bruto liderou a pauta de exportações brasileiras, superando produtos tradicionais como soja e minério de ferro.

Aumento da produção

Além do petróleo, a produção de gás natural registrou expansão de 16,9%, chegando a 1,1 milhão de boe/d. O desempenho do setor foi impulsionado, sobretudo, pela entrada em operação de novas plataformas e pela ampliação da produção em unidades já existentes.



O pré-sal manteve-se como o principal vetor do crescimento, com aumento de 15,1% e participação de aproximadamente 79,6% da produção nacional de petróleo e gás. O pós-sal registrou crescimento de 7%, respondendo por 15,4% do total, enquanto a produção onshore avançou 4,1%, ou 4,9% da produção nacional.

A Bacia de Santos respondeu por 78,2% da produção nacional no quarto trimestre de 2025, com média próxima de 4 milhões de boe/d, sendo o principal polo produtor do país.

No consolidado de 2025, a Petrobras, na condição de operadora, foi responsável por 89,9% da produção nacional de petróleo e gás. Já na posição de concessionária, a estatal concentrou 63,4% da produção nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

PETRÓLEO E GÁS - CADE ARQUIVA INQUÉRITO SOBRE FORNECIMENTO DE GÁS A TERMELÉTRICAS

A Petrobras era investigada por suposta conduta de “discriminação anticompetitiva”

Do Estadão Conteúdo

A Superintendência-Geral (SG) do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) arquivou o inquérito que investigava a Petrobras por suposta conduta de “discriminação anticompetitiva” no fornecimento de gás natural (GNL) para usinas termelétricas durante a crise hídrica de 2020-2021.

De acordo com despacho do órgão, as diligências realizadas pelo Cade não foram capazes de identificar a materialização da prática com potenciais efeitos anticompetitivos nos mercados analisados.

A investigação mostrou que a piora das condições de fornecimento ao mercado interno no período teve forte correlação com a valorização do GNL no mercado internacional.

No documento, a SG destaca que conclui que os argumentos apresentados pela Petrobras indicam haver “racionalidade econômica” para variação das condições de fornecimento a usinas merchant durante o período de crise hídrica. Essas alegações, aponta o órgão, são sustentadas por dados quantitativos, referências regulatórias e comprovação de isonomia no tratamento comercial a diferentes agentes.

Além disso, a justificativa da elevação dos preços pelo comportamento anômalo do mercado internacional de GNL encontraria respaldo “não só nas evidências apresentadas, como também em ampla documentação do setor energético à época”.

“Vale ressaltar que o presente arquivamento não prejudica eventual investigação futura, diante da existência de novos indícios de infração à ordem econômica que venha a justificar a continuidade da investigação. Arquivar, neste momento, é a medida de melhor racionalidade administrativa, com base nos princípios de eficiência, interesse público e proporcionalidade enunciados no art. 2º da Lei Federal nº 9.784/1999, evitando com isso dispêndio desnecessário de recursos públicos na investigação de um procedimento aberto sem indícios consistentes”, concluiu a SG do Cade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL E COREIA DO SUL LANÇAM PLANO DE AÇÃO BILATERAL

Presidentes Lula e Myung anunciaram acordo que envolve as áreas de saúde, estética, agronegócio e intercâmbio de pessoas

Do Estadão Conteúdo



Depois que Lula visitou a Coreia do Sul em 2010, nenhum outro presidente brasileiro havia voltado ao país

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o presidente da Coreia do Sul, Lee Jae Myung, anunciaram nesta segunda-feira, 23, em Seul, um plano de ação com o objetivo de estreitar a relação entre os dois países. O acordo inclui memorandos de entendimento nas áreas de saúde, estética, agronegócio e intercâmbio de pessoas.

“Hoje, elevamos o relacionamento entre Brasil e Coreia ao patamar de parceria estratégica e lançamos um plano de ação com iniciativas concretas para os próximos três anos”, disse Lula, que iniciou uma viagem de Estado à Coreia do Sul nesta segunda.

O líder brasileiro afirmou que as histórias políticas recentes dos dois países têm muito em comum. “Nos anos 80, após longos períodos de luta e resistência, conquistamos a redemocratização. Quatro décadas depois, enfrentamos novamente tentativas de golpe de Estado. Felizmente, quando colocadas à prova, nossas democracias mostraram firmeza e resiliência. Diante de ataques às instituições nacionais, reafirmamos a força da soberania popular”, disse Lula.

Em dezembro de 2024, o então presidente sul-coreano Yoon Suk Yeol decretou lei marcial e cercou o Parlamento do país, em uma tentativa de golpe de Estado. Na semana passada, Yoon foi condenado à prisão perpétua. No Brasil, o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) cumpre pena de 27 anos e 3 meses de prisão por tentativa de golpe de Estado.

“Em tempos de extremismos, desinformação e ameaças autoritárias, é fundamental articular lideranças comprometidas com valores democráticos”, afirmou Lula, que convidou Lee a participar de um encontro em defesa da democracia, em Barcelona, em abril. “Brasil e Coreia são firmes defensores da paz, do multilateralismo e do direito internacional.”

No agronegócio, Lula reforçou a pressão pela abertura do mercado sul-coreano para a carne brasileira. “Expus ao presidente Lee que a conclusão dos procedimentos sanitários para a exportação de carne bovina brasileira poderá beneficiar os consumidores coreanos”, afirmou. Também foram acertadas parcerias em projetos de adaptação climática, bioeconomia, segurança de alimentos e tecnologias agroindustriais.

Mercosul

Tanto Lula quanto Lee citaram o interesse em dar andamento ao acordo comercial entre o Mercosul e a Coreia do Sul, cujas negociações foram interrompidas em 2021. O brasileiro ressaltou que o Brasil é o principal destino dos investimentos sul-coreanos na América Latina.

Ambos os líderes salientaram também os intercâmbios culturais entre as nações. Lee citou a inspiração da bossa nova para a música sul-coreana, enquanto Lula afirmou que a comida, a produção audiovisual e a música pop da Coreia do Sul “têm no Brasil milhões de admiradores”. O plano de ação contém também parcerias na área da educação, como a disseminação da língua coreana no Brasil e o intercâmbio de estudantes.

Lula informou ainda que o ministro da Saúde, Alexandre Padilha, visitará um hospital inteligente na Coreia do Sul para trazer as melhores práticas para uma unidade do tipo em São Paulo.

No campo científico, os acordos abrangem biotecnologia, setor aeroespacial, transição digital, comunicações móveis avançadas e a chamada internet das coisas. “A inteligência artificial será igualmente objeto de iniciativas conjuntas de apoio a startups micro, pequenas e médias empresas”, disse o presidente brasileiro.

Lula destacou que visitou o país asiático em 2005 e em 2010 e que, desde então, nenhum outro chefe de Estado brasileiro havia estado na Coreia do Sul. “Esse hiato é incompatível com os vínculos sociais e econômicos existentes entre nossos povos”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - PAÍS AVANÇARÁ NOS PROCESSOS SANITÁRIOS PARA LEVAR CARNE AOS COREANOS, DIZ LULA

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou, nesta segunda-feira, 23, que o Brasil está pronto para avançar com os procedimentos sanitários para poder vender carne para aquele país. Ele discursou no encerramento do Fórum Empresarial Brasil Coreia do Sul, em Seul.

“O Brasil vem trabalhando há 15 anos para obter acesso ao mercado de carne bovina coreano. O bulgogi, tradicional churrasco coreano, combina com uma carne de qualidade como a brasileira”, disse. “Estamos prontos para avançar nos procedimentos sanitários necessários para que o Brasil esteja no prato do cidadão coreano”, completou.

Segundo ele, esse passo sanitário permitirá que os maiores frigoríficos do mundo, que são brasileiros, possam se instalar na Coreia. Lula repetiu que a corrente de comércio do Brasil com o país asiático está aquém do possível e citou acordos firmados na viagem como o de cooperação comercial e o para fortalecer cadeias de suprimentos.

“A corrente de comércio entre o Brasil e a Coreia é de cerca de US\$ 11 bilhões. Estamos aquém do recorde de quase 15 bilhões registrado em 2011. O intercâmbio atual não está à altura de duas economias do tamanho do Brasil e da Coreia”, enfatizou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - EXPORTAÇÃO DE PESCADOS DO BRASIL DEVE SOMAR US\$ 600 MI

Essa é a previsão da Associação Brasileira das Indústrias de Pescados para 2026 após o alívio tarifário dos EUA

Do Estadão Conteúdo



Com a normalização parcial das condições comerciais, é esperada a recuperação do setor de pescados no mercado americano

A Associação Brasileira das Indústrias de Pescados (Abipesca) projeta que as exportações brasileiras de pescados alcancem cerca de US\$ 600 milhões no mercado global, após a Suprema Corte dos Estados Unidos suspender as tarifas sobre a Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional (IEEPA).

Mesmo diante da possibilidade de manutenção de uma taxa de 15%, a avaliação é a de que o Brasil volta a reunir condições para competir no mercado norte-americano.

A entidade espera que a normalização parcial das condições comerciais permita a retomada do crescimento já ao longo de 2026 com a recuperação estima da de mais de 5 mil postos de trabalho e recomposição da capacidade produtiva do setor. Entre os itens a serem exportadores, a tilápia - principal pescado embarcado para os EUA - está entre os destaques, segundo a Abipesca.

O presidente da Abipesca, Eduardo Lobo, afirma que as tarifas de até 50% impostas pelo governo Donald Trump em 2025 provocaram forte impacto sobre a competitividade das exportações brasileiras,

resultando na perda de contratos internacionais, redução da produção, retração da atividade na piscicultura e diminuição de postos de trabalho em toda a cadeia produtiva.

Para a Abipesca, o novo ambiente comercial - a partir de sexta-feira, 20, com a decisão da Suprema Corte dos EUA - inaugura um ciclo mais positivo para a indústria nacional, ainda que o momento exija prudência diante das incertezas do comércio internacional. "É um ano que começa de forma promissora para o setor, mas sempre com responsabilidade, cautela e perspectiva e objetivo de taxa zero", acrescenta Lobo.

O presidente da entidade também ressaltou o esforço que os ministérios da Agricultura e da Pesca fizeram na abertura de novos mercados. "Sem esse esforço e a abertura de novos mercados o prejuízo teria sido ainda maior", afirma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

COMÉRCIO EXTERIOR - BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT NA 3ª SEMANA DE FEVEREIRO

Foram US\$ 19,478 bilhões em exportações, enquanto as importações somaram US\$ 16,652 bilhões
Do Estadão Conteúdo

A balança comercial brasileira registrou superávit comercial de US\$ 2,070 bilhões na terceira semana de fevereiro. De acordo com dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) divulgados nesta segunda-feira, 23, o valor foi alcançado com exportações de US\$ 5,790 bilhões e importações de US\$ 3,719 bilhões. O mês de fevereiro acumula superávit de US\$ 2,825 bilhões (resultado de exportações de US\$ 19,478 bilhões e importações de US\$ 16,652 bilhões).

De janeiro até a terceira semana de fevereiro, o ano acumula superávit de US\$ 7,168 bilhões. A projeção do MDIC é de que o superávit da balança comercial fique entre US\$ 70 bilhões e US\$ 90 bilhões neste ano. Para as exportações, a expectativa é de um valor entre US\$ 340 bilhões e US\$ 380 bilhões, e para as importações, entre US\$ 270 bilhões e US\$ 290 bilhões.

Até a terceira semana de fevereiro, comparado ao mesmo período de 2025, as exportações cresceram 31,7%. O desempenho dos setores na terceira semana de fevereiro foi o seguinte: crescimento de 10,6% em Agropecuária, 70,5% em Indústria Extrativa e 26,8% em Indústria de Transformação. Em relação às importações, houve crescimento de 10,3% nas mesmas três semanas de fevereiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

FINANÇAS - MERCADO REDUZ PREVISÃO DA INFLAÇÃO DE 2026 PARA 3,91%

Para 2027, a projeção se mantém em 3,8%. Para os dois anos seguintes, as estimativas são de 3,5%
Da Agência Brasil



Para alcançar a meta de inflação, o Banco Central usa como principal instrumento a taxa básica de juros, atualmente em 15%

A previsão do mercado financeiro para o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) - referência oficial da inflação no país - passou de 3,95% para 3,91% em 2026.

A estimativa está no boletim Focus desta segunda-feira (23), pesquisa divulgada semanalmente, em Brasília, pelo Banco Central (BC) com a expectativa de instituições financeiras para os principais indicadores econômicos.



Para 2027, a projeção da inflação se manteve em 3,8%. Para 2028 e 2029, as estimativas são de 3,5% para os dois anos. Pela sétima semana seguida, a previsão para a inflação de 2026 foi reduzida e se mantém dentro do intervalo da meta para a variação de preços que deve ser perseguida pelo BC.

Definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), a meta é de 3%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Ou seja, o limite inferior é 1,5% e o superior, 4,5%.

Em janeiro, a alta dos preços da conta de luz e da gasolina fez a inflação oficial do mês fechar em 0,33%, mesmo patamar de dezembro. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o resultado levou o IPCA a acumular alta de 4,44% em 2025.

Para alcançar a meta de inflação, o Banco Central usa como principal instrumento a taxa básica de juros (Taxa Selic), definida atualmente em 15% ao ano pelo Comitê de Política Monetária (Copom) do BC.

Apesar do recuo da inflação e do dólar, o colegiado não mexeu nos juros pela quinta vez seguida na última reunião, no fim de janeiro.

A taxa está no maior nível desde julho de 2006, quando se situou em 15,25% ao ano. Em ata, o Copom confirmou que começará a reduzir os juros na reunião de março, caso a inflação se mantenha sob controle e não haja surpresas no cenário econômico. Ainda assim, os juros serão mantidos em níveis restritivos.

A estimativa dos analistas de mercado para a taxa básica foi reduzida nesta edição do Boletim Focus - de 12,25% ao ano para 12,13% ao ano até o final de 2026. Para 2027 e 2028, a previsão é que a Selic seja reduzida novamente para 10,5% ao ano e 10% ao ano, respectivamente. Em 2029, a taxa deve chegar a 9,5% ao ano.

Juros

Quando o Copom aumenta a Selic, a finalidade é conter a demanda aquecida; isso causa reflexos nos preços porque os juros mais altos encarecem o crédito e estimulam a poupança. Assim, taxas mais altas também podem dificultar a expansão da economia.

Os bancos ainda consideram outros fatores na hora de definir os juros cobrados dos consumidores, como risco de inadimplência, lucro e despesas administrativas.

Quando a Taxa Selic é reduzida a tendência é que o crédito fique mais barato, com incentivo à produção e ao consumo, diminuindo o controle sobre a inflação e estimulando a atividade econômica.

PIB e câmbio

Nesta edição do boletim do Banco Central, a estimativa das instituições financeiras para o crescimento da economia brasileira este ano passou de 1,8% para 1,82%. Para 2027, a projeção para o Produto Interno Bruto (PIB, a soma dos bens e serviços produzidos no país) ficou em 1,8%. Para 2028 e 2029, o mercado financeiro estima expansão do PIB em 2% para os dois anos.

Puxada pelas expansões da indústria e da agropecuária, no terceiro trimestre de 2025 a economia brasileira cresceu 0,1%, o que é considerado pelo IBGE como estabilidade. A divulgação do PIB consolidado de 2025 está agendada para 3 de março.

Em 2024, o PIB fechou com alta de 3,4%. O resultado representa o quarto ano seguido de crescimento, sendo a maior expansão desde 2021 quando alcançou 4,8%.

A previsão da cotação do dólar está em R\$ 5,45 para o fim deste ano. No fim de 2027, estima-se que a moeda norte-americana fique em R\$ 5,50.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

FINANÇAS - CAIXA NEGOCIA COMPRA DE CARTEIRAS DO BRB APÓS CRISE DO BANCO MASTER

Outra possibilidade é a participação em um consórcio que viabilizaria um empréstimo para o DF aportar recursos no BRB

Do Estadão Conteúdo

A Caixa Econômica Federal *negocia* a compra de carteiras de crédito do Banco de Brasília (BRB). A cúpula do banco nacional não descarta debater outras soluções, mas a discussão sobre federalização do BRB é vista como “prematura”, segundo pessoas a par do tema ouvidas pela reportagem.

No momento, o que está efetivamente na mesa é a possibilidade de a Caixa adquirir carteiras originadas pelo próprio BRB, que tenta reforçar a sua liquidez, combatida pela necessidade de provisionar ao menos R\$ 5 bilhões por causa de perdas esperadas com ativos do Banco Master.

Em outra ponta, a cúpula da Caixa não descarta a participação do banco federal em um consórcio que viabilizaria um empréstimo para que o governo do Distrito Federal aporte recursos no BRB - ponto que é visto como mais importante do que a liquidez de curto prazo neste momento.

Segundo pessoas que acompanham o tema de perto, as tratativas sobre esse empréstimo ainda são iniciais. Mas essa alternativa é vista como a melhor para socorrer o banco do DF, por ser menos extrema do ponto de vista do Sistema Financeiro Nacional (SFN).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

FINANÇAS - DÓLAR ABRE A SEMANA EM LEVE QUEDA E VAI A R\$ 5,16

Com recuo de 0,14%, a divisa chegou ao terceiro pregão seguido de desvalorização e acumula baixa de 1,51% em fevereiro

Do Estadão Conteúdo



A moeda americana chegou à máxima de R\$ 5,19 nesta segunda, mas com a virada do petróleo para o campo negativo recuou para R\$ 5,16

O dólar abriu a semana em leve queda no mercado doméstico, em linha com a desvalorização da moeda americana no exterior. Apesar de Donald Trump anunciar, no fim de semana, elevação de tarifas globais de 10% para 15%, a leitura é que a nova configuração da política comercial americana, após a Suprema Corte dos EUA decidir pela

ilegalidade das chamadas tarifas recíprocas, é favorável ao Brasil.

Fora uma alta pontual no começo dos negócios, quando tocou máxima a R\$ 5,1908, o dólar operou em baixa no restante do dia. Pela manhã, a taxa de câmbio rompeu o piso de R\$ 5,15 e desceu até a mínima de R\$ 5,1398. Com a virada do petróleo para o campo negativo e a diminuição das perdas da moeda americana lá fora, a divisa reduziu o ritmo de baixa e passou a tarde rondando os R\$ 5,16.

No fim dos negócios, o dólar à vista recuava 0,14%, a R\$ 5,1686, mais uma vez no menor valor de fechamento desde 28 de maio de 2024 (R\$ 5,1540). Foi o terceiro pregão consecutivo de desvalorização da divisa, que já acumula baixa de 1,51% em fevereiro, após recuo de 4,40% em janeiro. No ano, a moeda americana cai 5,84% em relação ao real, que apresenta o melhor desempenho entre moedas latino-americanas no período.



Para o economista-chefe para a América Latina da Pantheon Macroeconomics, Andres Abadia, o mercado de câmbio global é marcado pelo enfraquecimento da moeda americana, o que beneficia sobretudo, divisas emergentes de países com juros altos, como as da América Latina.

“Com taxas de juros reais elevadas e um mercado profundo e líquido, o real se beneficiou mais que seus pares”, afirma Abadia, para quem a derrubada do tarifaço pela Suprema Corte dos EUA é favorável na margem à moeda brasileira. “Setores que enfrentavam tarifa de 50% ganham competitividade com taxa global de 15%. Isso reduz a pressão sobre os exportadores brasileiros e fortalece ligeiramente a posição externa do Brasil”.

Referência do desempenho do dólar em relação a uma cesta de seis moedas fortes, com destaque para o euro e o iene, o índice DXY operou em queda ao longo do dia e recuava cerca de 0,10% no fim da tarde, ao redor dos 97,700 pontos, após mínima aos 97,355 pontos.

No ano, o Dollar Index acumula queda superior a 0,60%. As taxas dos Treasuries recuaram em bloco, com queda de mais de 1,5% do yield dos papéis de 10 anos, enquanto as bolsas em NY recuaram mais de 1% - sintomas de redução de posições em ativos de risco.

O economista-chefe da WHG, Fernando Fenolio, afirma que há um debate intenso nos EUA sobre a possibilidade de impactos deflacionários mais acelerados com o avanço da inteligência artificial, o que leva a uma queda das taxas de juros americanas.

“Há a perspectiva de que a inteligência artificial afete vários mercados, o que pode levar a aumento do desemprego e desaceleração do PIB”, afirma Fenolio. “Com essa discussão, os juros americanos fecham e o dólar perde valor, o que beneficia o real”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

FINANÇAS - COM NY, IBOVESPA FECHA EM BAIXA DE 0,88%, AOS 188,8 MIL PONTOS

O giro financeiro desta segunda ficou em R\$ 32,3 bilhões. No mês, o índice ainda avança 4,13%, colocando o ganho do ano a 17,21%

Do Estadão Conteúdo

O Ibovespa acompanhou a piora em Nova York ainda no começo da tarde e se acomodou em patamar mais baixo após o 12º fechamento em nível recorde desde 14 de janeiro, na sexta-feira, quando atingiu no encerramento, pela primeira vez, a casa de 190 mil pontos.

Nesta segunda-feira, 23, saiu de abertura aos 190,5 mil e alcançou, no intradia, nova marca histórica, aos 191 mil pontos. Mas fechou aos 188.853,49 pontos, em baixa de 0,88%, tendo resvalado no pior momento da sessão para mínima a 188.525,73 pontos. O giro financeiro desta segunda ficou em R\$ 32,3 bilhões. No mês, o Ibovespa ainda avança 4,13%, colocando o ganho do ano a 17,21%.

O bom desempenho de dois pesos-pesados do índice, Vale (ON +0 67%) e Petrobras (ON +1,95%, PN +1,63%), não foi o suficiente para equilibrar o Ibovespa na sessão, ante as fortes perdas do setor financeiro, em nomes como Itaú (PN -3,62%), Santander (Unit -5,69%, na mínima do dia no fechamento) e Bradesco (ON -1 92%, PN -2,44%). Na ponta ganhadora do Ibovespa, Raízen (+5,00%) MBRF (+3,88%), Telefônica Brasil (+3,27%) e Bradespar (+2,15%). No lado oposto, além de Santander e Itaú, apareceram Hapvida (-5 05%), Vibra (-4,87%) e Magazine Luiza (-3,98%).

“Petrobras foi favorecida pela manhã mas não à tarde pelos preços do petróleo, enquanto Vale avançou devido ao acordo para hub de minério da Índia, e a Telefônica Brasil por conta do balanço do quarto trimestre de 2025”, diz Bruno Perri, economista-chefe e sócio-fundador da Forum Investimentos.

Apesar do desempenho negativo do Ibovespa, em linha com perdas acima de 1% nesta segunda nas bolsas de Nova York, o real mostrou apreciação frente ao dólar na sessão, com a moeda americana negociada na casa de R\$ 5,16 (-0,14%) no fechamento.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/02/2026

COMUNICAÇÃO & MARKETING - OPINIÃO - PORTO DE SANTOS E A REPUTAÇÃO CONSTRUÍDA POR RESULTADOS CONSISTENTES



CLARA LAFACE

Consultora de imagem
corporativa e escritora

opinioao@portalbenews.com.br

O maior porto da América Latina iniciou 2026 com um desempenho que chama a atenção de toda a cadeia logística, do setor produtivo e dos tomadores de decisão públicos e privados. Em janeiro, o Porto de Santos registrou a melhor performance dos últimos três anos, com 12,7 milhões de toneladas de carga movimentadas, crescimento de 9,5% em relação a janeiro de 2025 e 6,8% acima do recorde anterior de 2024. A movimentação de contêineres também alcançou marca expressiva, com 467 mil TEUs, além do aumento no número de atracações em comparação ao ano passado.

Mais do que números robustos, esse resultado sinaliza um ponto de inflexão na forma como a liderança do porto vem gerenciando seus ativos intangíveis mais estratégicos: reputação institucional, previsibilidade operacional e confiança de mercado. Em um cenário global marcado por instabilidade econômica, tensões geopolíticas e incertezas regulatórias, a consistência de desempenho funciona como um redutor de risco percebido, transformando a infraestrutura portuária em um ambiente atrativo para capital nacional e internacional.

Executivos que atuam em ambientes de alta complexidade sabem que números isolados não constroem reputações duradouras. O que converte performance operacional em vantagem competitiva é a construção deliberada de percepção de consistência, visão de longo prazo e capacidade de execução contínua. No caso do Porto de Santos, o discurso das lideranças — incluindo o ministro responsável pelo setor e o presidente da autoridade portuária — reforça que os resultados não são fruto de conjuntura favorável, mas de planejamento estruturado, segurança jurídica e investimentos orientados por uma estratégia de futuro.

Esse alinhamento entre entrega concreta e narrativa institucional é um dos pilares da gestão de imagem corporativa e reputacional, especialmente no setor público, onde a confiança é determinante para decisões de alocação de recursos e parcerias de longo prazo. Crescimento de mercado, por si só, não garante reputação. Ela se consolida quando resultados são sustentados por previsibilidade, governança e clareza de direção.

A performance de janeiro não surge de forma isolada. O Porto de Santos encerrou 2025 com recorde histórico de movimentação e já projeta a expansão de sua área operacional em milhões de metros quadrados, ampliando sua capacidade para receber novos investimentos e operações logísticas. Esse movimento impacta diretamente a economia brasileira, sobretudo o agronegócio, que tem sido um dos principais vetores de crescimento, com altas expressivas nos embarques de açúcar e soja.

Do ponto de vista da imagem institucional, esse avanço consolida o porto como um hub estratégico confiável, capaz de sustentar volumes crescentes sem comprometer eficiência, prazos ou segurança. Para líderes empresariais, esse cenário representa um ambiente mais competitivo, previsível e favorável à expansão de negócios voltados ao comércio exterior.

Os recordes recentes geram implicações claras para a reputação e posicionamento do porto no mercado:



- Fortalecem a marca institucional ao sinalizar maturidade de gestão, capacidade de escalar operações e resposta eficiente à demanda global.
- Reforçam a confiança de parceiros, investidores e operadores logísticos, reduzindo o risco percebido associado a gargalos operacionais ou instabilidade regulatória.
- Elevam a percepção da cadeia logística brasileira como um todo, já que a reputação de um hub estratégico se transfere para os setores que dependem diretamente de sua performance.
- Impulsionam inovação e competitividade, uma vez que imagem institucional forte não é apenas comunicação, mas vantagem estratégica que reposiciona mercados.

Esse cenário ilustra um princípio central da gestão de imagem e reputação: ativos intangíveis se constroem quando resultados operacionais são convertidos em confiança sustentada ao longo do tempo. Não se trata de divulgar bons números pontuais, mas de consolidar capacidade de entrega contínua.

Líderes corporativos podem extrair lições diretas desse movimento para suas próprias estratégias de marca e posicionamento:

- Planejamento de longo prazo precisa estar vinculado a uma comunicação clara de direção, fortalecendo a confiança de stakeholders.
- Desempenho deve ser convertido em narrativa estratégica, conectando dados concretos a uma visão de futuro robusta e crível.
- Resultados positivos precisam estar associados a práticas sólidas de governança, compliance e gestão de riscos reputacionais, cada vez mais centrais nas agendas ESG.

A principal lição para trajetórias profissionais e institucionais é que imagem não se constrói sobre promessas, mas sobre lastro. Entregas consistentes geram reputação. Narrativas bem estruturadas transformam resultados em ativos de confiança.

Quando líderes associam desempenho a método, visão de longo prazo e governança, sua marca deixa de operar no campo da percepção subjetiva e passa a atuar como um fator concreto de decisão de mercado. A performance abre portas, mas é a gestão da reputação, sustentada por consistência ao longo do tempo, que garante permanência nos espaços onde as decisões relevantes são tomadas.

Clara Laface escreve para o BE News semanalmente, com seus artigos publicados sempre às terças-feiras.

“ESSE CENÁRIO ILUSTRA UM PRINCÍPIO CENTRAL DA GESTÃO DE IMAGEM E REPUTAÇÃO: ATIVOS INTANGÍVEIS SE CONSTROEM QUANDO RESULTADOS OPERACIONAIS SÃO CONVERTIDOS EM CONFIANÇA SUSTENTADA AO LONGO DO TEMPO. NÃO SE TRATA DE DIVULGAR BONS NÚMEROS PONTUAIS, MAS DE CONSOLIDAR CAPACIDADE DE ENTREGA CONTÍNUA.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/02/2026

JUSTIÇA - MORAES COBRA EXPLICAÇÕES SOBRE VISITA A TORRES

Ministro do STF quer esclarecimentos do comando da Papudinha sobre visita realizada fora do horário autorizado

Do Estadão Conteúdo

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou que o Comando do 19º Batalhão da Polícia Militar do Distrito Federal, responsável pela custódia na Papudinha, preste esclarecimentos, no prazo de 48 horas, sobre a realização de uma visita fora do horário autorizado ao ex-ministro Anderson Torres, que cumpre pena na unidade, integrante do Complexo Penitenciário da Papuda.

Ministro da Justiça no governo do ex-presidente Jair Bolsonaro, Torres foi condenado a 24 anos de prisão pelos crimes relacionados à trama golpista. Em despacho assinado em 20 de fevereiro, Moraes

aponta que relatório encaminhado pelo 19º BPM registra a ocorrência de visita no dia 11 de fevereiro de 2026, das 17h às 19h, fora da faixa previamente autorizada pelo Supremo.



Condenado a 24 anos de prisão, o ex-ministro Anderson Torres recebeu visita não prevista de seu pai e sua irmã

Em decisão anterior, de 29 de janeiro, o ministro havia autorizado a alteração dos dias de visita para quartas-feiras e sábados, mantendo três turnos fixos: das 8h às 10h, das 11h às 13h e das 14h às 16h.

Diante da divergência entre o que foi determinado e o horário informado no relatório, Moraes ordenou a expedição de ofício ao comando do batalhão para que esclareça o ocorrido. Segundo a PM, a visita fora do horário teria sido realizada pelo pai e pela irmã de Torres, João Torres Filho e Patrícia Gisele Torres.

O ex-ministro está trabalhando no sistema penitenciário, se inscreveu em cursos técnicos e tem lido livros para abater a pena. Entre as obras que Torres e os outros detentos do Distrito Federal podem ler e resenhar para diminuir a pena estão *Ainda estou Aqui*, de Marcelo Rubens Paiva, que conta do desaparecimento do ex-deputado Rubens Paiva na ditadura; *Democracia*, de Philip Bunting; *Crime e castigo*, de Fiódor Dostoiévski; e *A autobiografia de Martin Luther King*, de Martin Luther King.

Outros detentos

Moraes determinou, em 15 de janeiro, a transferência de Bolsonaro para a Papudinha. A unidade é destinada à custódia de policiais e de pessoas politicamente expostas. A mudança ocorreu após queixas apresentadas por Bolsonaro e por familiares sobre as condições a que ele estava submetido na sala de Estado-Maior que ocupava na Superintendência da Polícia Federal (PF), em Brasília.

O ex-presidente avaliou de forma positiva a transferência. A articulação que levou à decisão foi encabeçada pela ex-primeira-dama Michelle Bolsonaro e pelo governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos).

Além de Bolsonaro e de Torres, o ex-diretor-geral da Polícia Rodoviária Federal no governo anterior, Silvinei Vasques, também está preso na Papudinha. Ele foi condenado a 24 anos e seis meses de prisão por integrar o núcleo de gerência do plano golpista de 2022 e por utilizar a corporação para interferir nas eleições.

De acordo com a condenação, Vasques teria requisitado relatórios de inteligência para organizar operações que dificultassem o deslocamento de eleitores no Nordeste, reduto histórico do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/02/2026

JUSTIÇA - JUSTIÇA INICIA AUDIÊNCIAS SOBRE A TRAGÉDIA DE BRUMADINHO

O caso do rompimento da barragem em MG envolve 17 réus, apura crimes ambientais e 272 homicídios

Do Estadão Conteúdo

A Justiça Federal de Minas Gerais iniciou nesta segunda-feira (23) as audiências de instrução e julgamento sobre o rompimento da barragem da mina Córrego do Feijão, em Brumadinho. O caso envolve 17 réus, apura crimes ambientais e 272 homicídios decorrentes da tragédia-crime.

Figuram como réus na ação penal a Vale S.A., a multinacional TÜV SÜD e 16 ex-executivos vinculados às empresas. As audiências têm como objetivo ouvir réus e testemunhas, além de aprofundar a produção de provas sobre eventuais falhas nos sistemas de segurança e possíveis condutas negligentes associadas ao rompimento.

Entre os pontos centrais estão a verificação de responsabilidades técnicas, decisões administrativas e medidas de segurança adotadas antes do colapso da estrutura.

A fase de instrução e julgamento contará com 76 sessões, previstas para ocorrer até 17 de maio de 2027. Os trabalhos serão realizados sempre às segundas e sextas-feiras, na sede do Tribunal Regional Federal da 6ª Região, em Belo Horizonte.

A tragédia-crime ocorreu em 25 de janeiro de 2019, quando a barragem de rejeitos se rompeu e liberou cerca de 12 milhões de metros cúbicos de lama. O desastre provocou 272 mortes confirmadas, destruição ambiental em larga escala e a contaminação do Rio Paraopeba.

Além das perdas humanas, os impactos ambientais e socioeconômicos atingiram centenas de quilômetros. Vegetação, fauna e cursos de água foram afetados ao longo de mais de 20 municípios.

Os danos extrapolaram os limites da bacia do Paraopeba, alcançaram municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte e geraram reflexos em todo o Estado de Minas Gerais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/02/2026

JUSTIÇA - OAB PEDE AO STF O FIM DE INQUÉRITO DAS FAKE NEWS

Documento assinado pelo presidente Beto Simonetti solicita encerramento da investigação, que está em seu sétimo ano sem conclusão

Da Agência Brasil



A OAB também solicitou uma audiência com o presidente do STF, Edson Fachin, para expor pessoalmente suas preocupações

Em ofício encaminhado nesta segunda-feira (23) ao presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) pediu o encerramento de investigações de “duração indefinida”, em especial o chamado “inquérito das fake news”.

O documento é assinado pelo presidente, Beto Simonetti, e demais integrantes do Conselho Federal da OAB, bem como pelos presidentes das 27 seções estaduais e distrital da entidade. O texto expressa “extrema preocupação institucional com a permanência e conformação jurídica de investigações de longa duração, em especial do Inquérito n.º 4.781 [fake news]”.

O texto pede “que sejam adotadas providências voltadas à conclusão dos chamados inquéritos de natureza perpétua, em especial daqueles que, por sucessivos alargamentos de escopo e prolongamento temporal, deixam de ostentar delimitação material e temporal suficientemente precisa”.

O inquérito das fake news foi aberto em 2019 por ordem do então presidente do Supremo, Dias Toffoli, de ofício, isto é, sem provocação externa, seja do Ministério Público ou de qualquer outra instituição ou pessoa. O ministro Alexandre de Moraes foi então escolhido como relator, sem sorteio ou distribuição regular.

Na ocasião, a medida, considerada incomum, em especial devido à maneira como foi definida a relatoria, foi justificada como sendo necessária para apurar ameaças e ataques virtuais que tinham os ministros do Supremo como alvo. Ao longo dos anos, contudo, foram abertas dezenas de linhas de investigação contra centenas de pessoas, com inúmeras prorrogações do prazo para o encerramento do processo.



No ofício, a OAB reconhece que o inquérito “nasceu em contexto excepcional”, e que por isso seus procedimentos heterodoxos acabaram sendo validados pelas instituições em “circunstâncias extraordinárias”, mas que por esse mesmo motivo a apuração deve ser conduzida “com estrita observância da excepcionalidade que lhe deu origem”.

“O Inquérito n.º 4.781, instaurado em março de 2019, aproxima-se de sete anos de tramitação, o que, por si só, recomenda exame cuidadoso sob a ótica da duração razoável dos procedimentos e da necessária delimitação de seu objeto”, observa o texto.

Justificativa

A OAB apresenta ainda como justificativa para o pedido de encerramento do processo os “relatos recentes sobre a inclusão, no âmbito do mesmo procedimento, de pessoas e fatos que, embora possam merecer apuração rigorosa por canais próprios, não se apresentam de forma imediatamente aderente ao núcleo originário que justificou a instauração do inquérito”.

O texto faz referência indireta à operação deflagrada neste mês pela Polícia Federal (PF), por ordem de Moraes, no âmbito desse inquérito, contra quatro servidores da Receita Federal que foram apontados como suspeitos de vazar informações fiscais sigilosas de ministros do Supremo e seus familiares. Em decisão sigilosa, foram determinadas medidas como uso de tornozeleira eletrônica e afastamento das funções.

O ofício menciona ainda o “tom intimidatório” que, ao ver da OAB, é alimentado pela persistência de um quadro de pouca clareza quanto ao objeto e à duração de inquéritos como o das fake News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

JUSTIÇA - FACHIN ARQUIVA AÇÃO QUE PEDIA SUSPEIÇÃO DE TOFFOLI NO CASO MASTER

Os ministros do STF já haviam dito, em nota oficial, que não era o caso de reconhecer a suspeição do ex-relator do inquérito

Da Agência Brasil

O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Edson Fachin, determinou o arquivamento da ação de suspeição do ministro Dias Toffoli como relator do inquérito que trata das investigações sobre fraudes no Banco Master. A decisão foi tomada no último sábado (21).

Em reunião no último dia 12, Toffoli já havia deixado a relatoria do caso. Após esse encontro, ministros do STF manifestaram, em nota oficial, que não era o caso de reconhecer a suspeição do ministro.

A reunião foi convocada por Fachin após a Polícia Federal (PF) ter entregado ao presidente da Corte um relatório que mostrou menções a Toffoli em uma mensagem no celular do dono do Banco Master, Daniel Vorcaro, que teve o telefone apreendido.

Após Toffoli deixar a relatoria, o ministro André Mendonça foi escolhido relator do inquérito sobre o Banco Master.

Enquanto era relator do caso, o ministro Dias Toffoli foi alvo de críticas por ter permanecido nessa posição após matérias jornalísticas informarem que a Polícia Federal havia encontrado irregularidades em um fundo de investimento ligado ao Banco Master que comprou uma participação no resort Tayayá. Localizado no Paraná, o resort era de propriedade de familiares do ministro.

Toffoli confirmou que era um dos sócios da empresa que vendeu a participação no resort, mas disse que não recebeu qualquer valor de Daniel Vorcaro nem tem qualquer relação de amizade com o banqueiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

JUSTIÇA - ABSOLVIÇÃO DE ACUSADO DE ESTUPRO EM MG SERÁ INVESTIGADA

Há denúncias de pedofilia contra desembargadores que inocentaram homem de 35 anos que mantinha relações com menina de 12

Do Estadão Conteúdo



O Tribunal de Justiça de Minas informou que prestará todos os esclarecimentos necessários ao CNJ

A Corregedoria Nacional de Justiça determinou a abertura de investigação após desembargadores do Tribunal de Justiça de Minas Gerais absolverem, por maioria, um homem de 35 anos acusado de estupro de vulnerável contra uma menina de 12 anos.

Os magistrados da 9.^a Câmara Criminal da Corte derrubaram, no dia 11, a sentença de primeira instância que havia condenado o réu a nove anos e quatro meses de prisão, ao considerar a existência de suposto 'vínculo familiar e afetivo' entre ele e a vítima. O processo tramita sob sigilo.

O Tribunal de Justiça de Minas informou que “prestará todos os esclarecimentos necessários e adotará as medidas solicitadas” pelo CNJ.

O Corregedor Nacional de Justiça, ministro Mauro Campbell Marques, determinou que o tribunal seja notificado para prestar esclarecimentos.

Nesta segunda-feira, 23, a deputada federal Duda Salabert (PDT-MG) afirmou nas redes sociais ter recebido denúncias de pedofilia contra um desembargador que participou do julgamento.

“Recebi denúncias de pessoas que afirmam ter sido vítimas de pedofilia praticada por um desembargador que participou do julgamento que absolveu um homem de 35 anos acusado de estuprar uma menina de 12”, afirmou.

“Diante disso, acionei o Conselho Nacional de Justiça para que os relatos sejam analisados com responsabilidade, transparência e respeito às vítimas. Esse pedido de apuração ocorre em um contexto preocupante: o mesmo julgamento relativizou o crime de estupro de vulnerável, usando argumentos como “vínculo afetivo” e “relação consensual”, afirmou a deputada.

A deputada estadual Bella Gonçalves (PSOL-MG) afirmou que recebeu relatos de duas pessoas que afirmam terem sido abusadas, na adolescência, por um desembargador da Corte.

“As denúncias precisam ser apuradas e podem configurar suspeição o que torna nula a decisão. Como presidenta da CDH/ALMG, vou levar o caso ao Presidente do TJMG e ao CNJ. A Comissão está aberta a receber formalmente as denúncias. Defendo o afastamento cautelar do desembargador e a anulação imediata da decisão que absolveu o estuprador. Não podemos normalizar o abuso”, escreveu a deputada.

No domingo, 22, a Ordem dos Advogados do Brasil declarou repúdio à decisão do TJ de Minas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

JUSTIÇA - STF COMEÇA A JULGAR ACUSADOS DE MANDAR MATAR MARIELLE FRANCO

Chiquinho Brazão, Rivaldo Barbosa e Ronald de Alves respondem pelos assassinatos da vereadora e do motorista dela

Do Estadão Conteúdo



O ministro Alexandre de Moraes é o relato do caso, que será julgado pela Primeira Turma do STF

A Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF) começa a julgar, nesta terça-feira, 24, o conselheiro do Tribunal de Contas do Rio de Janeiro (TCE-RJ), Chiquinho Brazão, o ex-chefe da Polícia Civil do Rio, Rivaldo Barbosa, e Ronald Paulo de Alves, ex-policial militar, pelos assassinatos

da vereadora Marielle Franco (PSOL -RJ) e do motorista Anderson Gomes, em março de 2018.

Eles respondem por duplo homicídio qualificado e pela tentativa de homicídio da ex-assessora de Marielle, Fernanda Chaves. O ex-assessor do TCE Robson Calixto Fonseca, conhecido como “Peixe”, responde pelo crime de organização criminosa.

Foram agendadas duas sessões nesta terça-feira, às 9h e às 14h. O julgamento se estenderá até quarta-feira, 25, com uma sessão a partir das 9h.

A Constituição Federal prevê que crimes dolosos contra a vida são de competência do Tribunal do Júri. Contudo, quando envolvem autoridades com prerrogativa de foro, a própria Constituição estabelece o julgamento por tribunal competente.

O processo chegou ao Supremo em razão do suposto envolvimento de Chiquinho Brazão, que, à época da investigação, exercia o mandato de deputado federal pelo Rio de Janeiro. O relator do caso é o ministro Alexandre de Moraes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

INTERNACIONAL - NÚMERO DE MORTOS EM CONFLITOS NO MÉXICO CHEGA A 73

País vive caos após reação de aliados do narcotraficante El Mencho, morto no domingo pela Guarda Nacional

Do Estadão Conteúdo

Ruas foram bloqueadas, carros e ônibus incendiados e conflitos deixaram dezenas



A morte do narcotraficante Nemesio Rubén Oseguera Cervantes, conhecido como El Mencho, no domingo, 22, provocou uma onda de violência e caos em diversas cidades do México, com bloqueios de estradas, fechamento de escolas e cancelamento de voos.

Pelo menos 73 pessoas morreram durante a ação para capturar o líder do Cartel Jalisco Nova Geração (CJNG) e na reação violenta de seus aliados. A contagem de corpos feita pelas autoridades incluiu membros das forças de segurança, suspeitos de pertencerem a cartéis e outros.

Segundo informado por Omar Garcia Harfuch, secretário de segurança do México, nesta segunda-feira, 23, ao menos 25 membros da Guarda Nacional foram mortos pelo Cartel de Jalisco Nova Geração durante a ação. Harfuch acrescentou que um guarda



prisional, um membro do escritório do promotor do estado e 30 membros da organização criminosa também morreram.

Apontado como fundador e líder do Cartel Jalisco Nova Geração (CJNG), El Mencho era um dos narcotraficantes mais procurados pelo México e pelos Estados Unidos. A Administração de Controle de Drogas dos EUA (DEA, na sigla em inglês) incluiu o mexicano em sua lista de mais procurados em 2020 e oferecia recompensa de até US\$ 15 milhões por informações que levassem à sua prisão.

Em janeiro, o jornal The New York Times revelou que o presidente dos EUA, Donald Trump, pressionava o México para que forças americanas entrassem no território mexicano para realizar operações conjuntas contra cartéis.

O CJNG é um dos maiores grupos criminosos do México, ligado ao tráfico internacional de drogas - especialmente fentanil, metanfetamina e cocaína para os EUA. No domingo, 22, o Exército do México realizou uma ação contra o cartel na cidade de Tapalpa a cerca 130 quilômetros de Guadalajara, capital do Estado de Jalisco.

Além de El Mencho, pelo menos outros seis criminosos morreram, e três militares ficaram feridos durante a troca de tiros, segundo a corporação. Dois integrantes do CJNG foram presos, e diversas armas foram apreendidas - incluindo um lançador capaz de derrubar aeronaves e destruir veículos blindados. Com a operação o governo mexicano espera aliviar a pressão vinda dos EUA.

Impacto na rotina

Mais de 250 vias foram bloqueadas com veículos incendiados por homens armados em Jalisco e em outros 19 Estados. De acordo com o Gabinete de Segurança do México, cerca de 90% dos bloqueios foram liberados até a noite de domingo.

Comércios também foram incendiados em Jalisco. Segundo o governo do Estado, 81 lojas de conveniência da rede Oxxo foram saqueadas ou danificadas em pelo menos cinco cidades. A gestão estadual recomendou que os cidadãos evitassem sair de casa e suspendeu o transporte público durante todo o domingo. O serviço foi retomado de forma gradual nesta segunda-feira, 23.

As aulas foram suspensas nesta segunda-feira em instituições de ensino fundamental, médio e superior, públicas e privadas, em Jalisco. Pelo menos outros sete Estados também suspenderam as aulas em meio à onda de violência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026

INTERNACIONAL - EUA ORDENAM SAÍDA DE PESSOAL DA EMBAIXADA EM BEIRUTE

Mudança em missão diplomática no Líbano costuma ser vista como sinalizador de ação militar no Oriente Médio

Da Agência Brasil

O Departamento de Estado dos Estados Unidos ordenou a retirada de funcionários não essenciais e familiares elegíveis da Embaixada americana em Beirute, no Líbano, em meio à escalada das tensões com o Irã e à ameaça de uma possível ação militar na região.

Segundo um porta-voz ouvido pela Fox News, a decisão ocorreu após “avaliação contínua do ambiente de segurança”, que considerou “prudente” reduzir a presença diplomática ao quadro essencial. A embaixada seguirá operando com equipe básica, e a medida é classificada como temporária.

Autoridades afirmaram à Associated Press, sob condição de anonimato, que a revisão de segurança regional levou à decisão de manter apenas funcionários indispensáveis no posto. Mudanças no status da missão em Beirute costumam ser vistas como sinalizador de eventual ação militar dos EUA ou de Israel no Oriente Médio, especialmente contra o Irã.

O Líbano já foi palco de ataques ligados a Teerã contra interesses americanos, dada a influência iraniana sobre o Hezbollah. Em junho passado, ordem semelhante foi adotada antes de Trump autorizar ataques contra instalações nucleares iranianas.

A tensão aumentou após Trump reforçar a presença militar americana na região e ameaçar agir caso o Irã não negocie limites ao seu programa nuclear. Um segundo porta-aviões segue para o Oriente Médio.

Apesar disso, Omã afirmou que EUA e Irã devem retomar negociações nucleares na quinta-feira, em Genebra. O ministro das Relações Exteriores iraniano, Seyed Abbas Araghchi, disse à CBS que há “boa chance” de solução diplomática. Já Trump afirmou estar considerando ação limitada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/02/2026



BAHIA ECONÔMICA - BA

PETROBRAS VOLTA A SER A MAIOR EMPRESA EM VALOR DE MERCADO DA AMÉRICA LATINA

Mercado Livre, que ocupava o topo desde agosto de 2024, caiu para a terceira posição, com Itaú Unibanco no segundo lugar

Da redação



O novo ranking revela ainda uma forte concentração brasileira no topo: cinco das dez maiores companhias são do país (Crédito: Agência Petrobras)

A Petrobras reassumiu o posto de maior empresa em valor de mercado da América Latina, avaliada em US\$ 100,9 bilhões, após adicionar US\$ 26,3 bilhões desde o fim de 2025, a maior expansão absoluta entre todas as companhias latino-americanas no período.

O levantamento, feito pela consultoria Elos Ayta, traz o Itaú Unibanco na segunda posição, após avanço de US\$ 22,1 bilhões, atingindo US\$ 97,8 bilhões. Já a ex-líder Mercado Livre, por sua vez, perdeu US\$ 7,6 bilhões em valor de mercado em 2026, recuando para US\$ 94,5 bilhões, o suficiente para cair duas posições de uma vez. A correção interrompe um ciclo iniciado em 1º de agosto de 2024, quando a companhia havia ultrapassado a Petrobras e inaugurado uma fase simbólica de domínio das empresas de tecnologia na região.

“O movimento marca uma inflexão clara no eixo de valor da região. Se nos últimos anos a narrativa dominante apontava para a supremacia das plataformas digitais, o início de 2026 mostra uma volta, ainda que parcial, ao protagonismo dos setores tradicionais, especialmente energia e sistema financeiro”, aponta Einar Rivero, sócio-fundador da Elos Ayta.

O novo ranking revela ainda uma forte concentração brasileira no topo: cinco das dez maiores companhias são do país, BTG Pactual, Vale e Ambev completam a lista, além da Nu Holdings, sediada nas Ilhas Cayman, mas operacionalmente brasileira. O México aparece com três representantes, Grupo México, América Móvil e Walmart de México, enquanto a Argentina mantém apenas o Mercado Livre no seleto grupo.

Estudo Exclusivo

elosayta.com.br

Maiores empresas de capital aberto de LATAM por valor de mercado em US\$ Milhões				
Empresa	País	31/12/2025	23/02/2026	Variação
Petrobras	Brasil	74.559	100.866	26.307
ItauUnibanco	Brasil	75.639	97.792	22.153
Mercado Libre	Argentina	102.117	94.523	-7.594
GMexico	México	73.533	92.685	19.152
Nu Holdings Ltd.	Ilhas Cayman	80.664	78.014	-2.650
Btgp Banco	Brasil	58.654	74.177	15.523
Vale	Brasil	55.827	72.247	16.420
América Movil	México	62.343	71.938	9.595
Wal Mart de México	México	53.919	57.623	3.704
Ambev S/A	Brasil	39.336	48.965	9.629
Elos Ayta				

ELOS AYTA

O levantamento aponta ainda que apenas duas empresas perderam valor de mercado no ano, Mercado Livre e Nu Holdings (queda de US\$ 2,65 bilhões). Todas as demais avançaram. Além de Petrobras e Itaú, destaque para Vale (alta de US\$ 16,4 bilhões), BTG Pactual (US\$ 15,5 bilhões) e Grupo México (US\$ 19,1 bilhões).

“Por trás dessa valorização das companhias brasileiras, há também um fator cambial decisivo. A desvalorização de 6,16% do dólar em 2026 inflou automaticamente os valores de mercado quando convertidos para a moeda americana, amplificando a percepção de ganho de valor das empresas listadas na B3”, destaca Rivero.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 24/02/2026

APÓS PRESSÃO INDÍGENA, GOVERNO OFICIALIZA REVOGAÇÃO DE DECRETO SOBRE HIDROVIAS

Da redação com Reuters



Revogação de decreto sobre hidrovias foi anunciada pelos ministros Guilherme Boulos, da Secretaria-Geral da Presidência da República, e Sônia Guajajara, dos Povos Indígenas. (Crédito: Divulgação/SGPR)

O governo federal publicou nesta terça-feira, 24, no Diário Oficial da União (DOU) a revogação do decreto que autorizava a inclusão das hidrovias dos rios Madeira, Tocantins e Tapajós no Programa Nacional de Desestatização, depois de cerca de um mês de protestos de comunidades indígenas em Santarém (PA).

A decisão do governo de recuar da medida havia sido divulgada na véspera pelo ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Guilherme Boulos, após reunião com lideranças indígenas.

A oficialização da revogação era aguardada pelos indígenas que protestam e ocupam um terminal fluvial da Cargill em Santarém. Eles haviam condicionado a desocupação das instalações à publicação no DOU.

As três hidrovias foram incluídas no PND em agosto de 2025 para estudos sobre a possível privatização. No domingo, a Secretaria de Portos e Aeroportos já havia anunciado a suspensão da dragagem do rio Tapajós e outras medidas administrativas, em resposta ao protesto das comunidades.

Os manifestantes forçaram os funcionários da Cargill a deixar o terminal privado na sexta-feira, aumentando as tensões entre os grupos locais e a empresa devido aos planos de dragagem dos rios por onde grãos como soja e milho são transportados antes de chegarem aos mercados de exportação. Os indígenas, que primeiro ocuparam a portaria do terminal da Cargill em Santarém, evitando a entrada de veículos, ocuparam nas instalações da multinacional nos últimos dias.

Santarém é um importante polo exportador da Cargill, que envia para o exterior seus embarques de soja e milho recebidos ali pela hidrovia do Tapajós.

Procurada para comentar o anúncio da revogação do decreto, a Cargill não se manifestou sobre o assunto.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 24/02/2026



JORNAL O GLOBO – RJ

TEMPORAL EM MINAS GERAIS DEIXA AO MENOS 23 MORTOS EM JUIZ DE FORA E UBÁ; VÍDEO

Soterramentos também resultaram em 440 pessoas desabrigadas, prédios e casas desabados e ruas transformadas em rios de lama

Por O Globo — Rio de Janeiro



Fortes chuvas castigam a cidade mineira de Juiz de Fora — Foto: Reprodução / Redes Sociais

As fortes chuvas que castigam a cidade de Juiz de Fora, em Minas Gerais, desde a noite de segunda-feira, causaram destruição, com desabamentos de edificações e deslizamentos de terra. No bairro Paineiras, região central da cidade, a queda de um barranco soterrou parte de um prédio e duas casas. Em nota divulgada na manhã desta terça-feira, a prefeitura informou que 16 pessoas morreram em sete deslizamentos, que ocorreram em bairros distintos, além de haver 440 desabrigados. No município vizinho de Ubá, na Zona da Mata mineira, também foram registradas sete mortes em decorrência das chuvas, segundo os Bombeiros.

A prefeitura informou que os deslizamentos que deixaram vítimas fatais ocorreram nos bairros JK, Santa Rita, Vila Ideal, Lourdes, Vila Alpina, São Benedito e Vila Olavo Costa, enquanto a Defesa Civil registrou 251 ocorrências ao decorrer do dia. Segundo a prefeita Margarida Salomão (PT), diversos bairros estão ilhados. Também há ao menos 43 desaparecidos na cidade, de acordo com o Corpo de Bombeiros. A corporação informou que outras quatro pessoas estão desaparecidas em Ubá.

— Quem tentou andar pela cidade hoje sabe que os bairros estão ilhados. O rio Paraibuna saiu da calha, que também é uma coisa histórica. Os córregos estão todos absolutamente transbordando. Então, é uma situação de calamidade — disse Margarida, em um comunicado divulgado nas redes sociais na madrugada desta terça-feira.

Chuva recorde

O mês de fevereiro já registrou 584 milímetros de chuva, se tornando o mais chuvoso da história da cidade. O recorde anterior era de fevereiro de 1988, quando o acumulado atingiu 456 milímetros. De acordo com a prefeitura, o volume registrado neste mês corresponde a 270% do total esperado para fevereiro, que era de 170,3 milímetros.



Vídeos que circulam nas redes sociais mostram a destruição causada na cidade. O Corpo de Bombeiros de Minas Gerais afirmou que o transbordamento do rio Paraibuna e os deslizamentos causados pelas chuvas geraram, até esta madrugada, 40 chamadas de emergência. Também há ao menos 45 desaparecidos, conforme informações do portal de notícias g1.

"As equipes atuam no atendimento a ocorrências de alagamentos, soterramentos, imóveis com risco estrutural e retirada preventiva de moradores em áreas vulneráveis. O reforço operacional inclui militares especializados, cães de busca e equipamentos específicos para atuação em desastres", informou a corporação, que recebeu o auxílio de 20 bombeiros da capital Belo Horizonte.

Calamidade Pública

Ainda durante esta madrugada, a gestão municipal instituiu estado de Calamidade Pública em Juiz de Fora, que vigorará por 180 dias. Os servidores foram autorizados a trabalhar de forma remota nesta terça-feira, e as aulas nas escolas municipais foram suspensas.

— Isso permite que nós recebamos recursos federais, estaduais, humanos e materiais para nos alcançar nessa grave situação. O estado de Calamidade também permite a participação de voluntários, para que a gente possa superar essa dificuldade muito grande que as pessoas estão vivendo. — disse Margarida. — É uma situação extrema que exige medidas extremas.

O estado de calamidade já foi reconhecido pelo governo federal, conforme informou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). O petista prestou solidariedade às vítimas por meio das redes sociais, e declarou ter determinado "pronta mobilização" das forças nacionais.

"Nas próximas horas – e dias – seguiremos de prontidão para agir com a velocidade e a força que o momento exige. Nosso foco é garantir a assistência humanitária, o restabelecimento dos serviços básicos, o auxílio às pessoas desabrigadas e o suporte à reconstrução", informou Lula. "Quero enviar meus profundos sentimentos às famílias que perderam seus lares e, o que é pior, os seus entes queridos", completou.

Nas redes sociais, Margarida divulgou o telefonema que recebeu de Lula nesta manhã. O presidente está retornando de uma agenda na Ásia e, no momento da ligação, estava em uma escala nos Emirados Árabes:

— Estou aqui no aeroporto dos Emirados Árabes, querida. Acabei de saber dessa notícia. Deixa eu te falar uma coisa. O (Alexandre) Padilha (ministro da Saúde) já está mandando gente aí, o Waldez (Góes, ministro da Integração). Você pode contar com 100% do nosso apoio — disse Lula.

A prefeitura informou que há 15 escolas funcionando como ponto de acolhimento para os desabrigados. Também haverá evacuação completa de 25 ruas nos bairros de Três Moinhos, Vila Ideal, Esplanada e Paineiras, com previsão de atingir 600 famílias.

Ao longo desta manhã, a prefeitura também decretou luto oficial de três dias em Juiz de Fora. Margarida afirmou ser o dia "mais triste" de sua gestão, que registrou mortes pela primeira vez em razão das chuvas.

— Em nome do município de Juiz de Fora, quero fazer chegar nessas famílias o nosso abraço. Vamos apoiar em tudo o que a gente puder — disse a prefeita.

Serviços suspensos em Ubá

Em Ubá, que registrou sete mortes até o momento, os serviços de saúde no município precisaram ser suspensos devido à inundação. Em nota, a prefeitura informou a suspensão da Farmácia Municipal, do Centro de Especialidades Odontológicas (CEO), da Policlínica Regional e da EAP Central.

"Apenas os atendimentos de hemodiálise serão mantidos, dentro das condições possíveis. As equipes já atuam para restabelecer os serviços o mais breve possível", diz o comunicado.

O que diz o governo de Minas

O governo de Minas Gerais decretou luto oficial de três dias em todo o estado. Nas redes sociais, o governador Romeu Zema (Novo) prestou solidariedade às vítimas. Ele só viajará para os locais atingidos na noite desta terça-feira ou no início da quarta-feira. Quem já desloca para acompanhar os trabalhos das equipes de resgate é o vice-governador Mateus Simões (PSD).

— A situação é dramática e eu estou indo para Juiz de Fora nesse momento para a gente poder continuar mobilizando. O Corpo de Bombeiros está todo mobilizado, nós estamos deslocando o nosso efetivo do Sul. Não há previsão de interrupção das chuvas até sexta-feira. Eu preciso que a população tenha muito cuidado na região, saiam imediatamente das áreas de encosto ou das áreas de risco, procurem abrigo, podem procurar as nossas escolas, se for necessário — disse Simões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/02/2026

CHINA IMPÕE RESTRIÇÕES DE EXPORTAÇÃO MAIS DURAS A EMPRESAS JAPONESAS

Regras se aplicam a indústrias com vínculos no setor de defesa

Por Bloomberg — Pequim



China intensifica pressão sobre o Japão com proibições de exportação — Foto: Bloomberg

A China vai restringir as exportações para empresas japonesas com vínculos com a indústria de defesa, na mais recente escalada da disputa que já dura meses entre Pequim e Tóquio em torno de Taiwan, sinalizando que Pequim não abandonará sua campanha de pressão contra Tóquio mesmo após a recente vitória esmagadora da

primeira-ministra Sanae Takaichi.

O Ministério do Comércio incluiu os principais fornecedores militares japoneses — incluindo as divisões de construção naval e aeroespacial da Mitsubishi Heavy Industries, a JAXA, agência espacial do Japão; e a National Defense Academy of Japan, uma universidade de formação militar — em uma lista de controle de exportações, segundo comunicado divulgado na terça-feira.

Em outra iniciativa, Pequim colocou mais 20 entidades, incluindo as montadoras Subaru e Hino Motors, em uma lista de monitoramento. Embora não se trate de uma proibição total, esse status submete os exportadores chineses a verificações mais rigorosas ao solicitarem licença para fornecer às empresas japonesas bens com aplicações tanto civis quanto militares.

As restrições têm como objetivo frustrar os esforços do Japão para expandir suas forças armadas, além de exercer pressão econômica. Pequim vem intensificando a pressão sobre Tóquio desde novembro, quando a primeira-ministra do Japão afirmou que o país poderia ajudar a defender Taiwan em caso de uma invasão chinesa. A China considera Taiwan, uma democracia autogovernada, parte de seu território.

— A China claramente não está aliviando a pressão, apesar da vitória esmagadora da primeira-ministra japonesa — afirmou Dylan Loh, professor associado da Universidade Tecnológica de Nanyang.

Segundo ele, as regras podem “restringir a alegada militarização e também desferir um golpe direto nessas empresas”.



As medidas vêm na esteira de uma proibição mais ampla anunciada no início deste ano, que bloqueou exportações para o Japão com qualquer aplicação militar, embora o uso da lista de monitoramento pela primeira vez sinalize uma ampliação do escopo de alvos para controles adicionais de exportação.

O Japão, até o momento, não retaliou diretamente as medidas de Pequim. Tóquio protestou contra as restrições junto à China e exigiu sua revogação, disse o vice-secretário-chefe do Gabinete, Kei Sato, a repórteres na terça-feira.

A notícia desencadeou uma onda de vendas nos setores de defesa e de maquinário pesado em Tóquio, com as ações da Mitsubishi Heavy Industries revertendo ganhos e chegando a cair até 3,6%. A Kawasaki Heavy Industries e a IHI Corporation ampliaram as perdas para mais de 5%. As ações da Subaru aprofundaram as quedas para até 4,6% após o anúncio chinês.

Empresas incluídas na lista de controle de exportação

- Mitsubishi Heavy Industries Shipbuilding Co.
- Mitsubishi Heavy Industries Aero Engines, Ltd.
- Mitsubishi Heavy Industries Marine Machinery & Equipment Co., Ltd.
- Mitsubishi Heavy Industries Engine & Turbocharger, Ltd.
- Mitsubishi Heavy Industries Maritime Systems, Ltd.
- Kawasaki Heavy Industries Aerospace Systems Company
- KAWAJU Gifu Engineering Co., Ltd.
- Fujitsu Defense & National Security, Ltd.
- IHI Power Systems Co., Ltd.
- IHI Master Metal Co., Ltd.
- IHI Jet Service Co., Ltd.
- IHI Aerospace Co., Ltd.
- IHI Aero Manufacturing Co., Ltd.
- IHI Aerospace Engineering Co., Ltd.
- NEC Network and Sensor Systems, Ltd.
- NEC Aerospace Systems, Ltd.
- Japan Marine United Corporation
- JMU Defense Systems Co., Ltd.
- National Defense Academy of Japan
- Japan Aerospace Exploration Agency

Empresas incluídas na lista de monitoramento

- SUBARU Corporation
- FUJI Aerospace Technology Co., Ltd.
- ENEOS Corporation
- Yusoki Co., Ltd.
- ITOCHU Aviation Co., Ltd.
- Leda Group Holdings Co., Ltd.
- Institute of Science Tokyo
- Mitsubishi Materials Corporation
- ASPP Co., Ltd.
- Yashima Denki Co., Ltd.
- Sumitomo Heavy Industries, Ltd.
- TDK Corporation
- Mitsui Bussan Aerospace Co., Ltd.
- Hino Motors, Ltd.
- Tokin Corporation
- Nissin Electric Co., Ltd.
- Sun Tectro Co., Ltd.

- Nitto Denko Corporation
- NOF Corporation
- Nacalai Tesque, Inc.

As restrições marcam a mais recente escalada em uma disputa sobre comentários feitos por Takaichi no ano passado a respeito de Taiwan, quando ela sugeriu que Tóquio poderia mobilizar suas forças armadas caso a China use a força para tentar tomar a ilha. Takaichi tem se recusado a retirar suas declarações sobre a democracia insular, que a China reivindica como parte de seu próprio território.



Restrições marcam a mais recente escalada em uma disputa sobre comentários feitos por Sanae Takaichi no ano passado a respeito de Taiwan, quando ela sugeriu que Tóquio poderia mobilizar suas forças armadas caso a China use a força para tentar tomar a ilha — Foto: Bloomberg

Pequim afirmou que as medidas mais recentes buscam conter a remilitarização do Japão e suas ambições nucleares. O ministério acrescentou que entidades japonesas que cumprem a lei não têm motivo para preocupação, embora os apelos de Takaichi por maiores gastos com defesa tenham irritado a China.

As medidas são as primeiras ações punitivas de Pequim após Takaichi conquistar uma vitória expressiva em uma eleição antecipada no início deste mês, garantindo um mandato claro para sua agenda política, incluindo uma postura mais assertiva na política externa.

Depois que Takaichi obteve uma maioria histórica, alguns autoridades japonesas esperavam que a China tivesse pouca alternativa a não ser suavizar o tom em relação a Tóquio. As mais recentes restrições sugerem que Pequim não pretende recuar, a menos que Takaichi retire suas declarações — um cenário politicamente impossível para ela no plano doméstico.

O significado de cada lista

A abordagem em dois níveis adotada por Pequim permite diferenciar melhor entre contratantes militares já conhecidos e aqueles suspeitos de fortalecer a capacidade militar do Japão.

Para as empresas incluídas na lista de controle de exportações, a designação proíbe que exportadores lhes forneçam itens de uso duplo. Também impede que entidades estrangeiras forneçam a essas companhias tecnologia de uso duplo de origem chinesa.

Enquanto a "lista de controle de exportação" funciona como uma proibição total, a lista de monitoramento impõe uma fiscalização mais rigorosa sobre empresas como a TDK Corporation, fabricante de componentes eletrônicos, e outras menos ligadas ao setor de defesa. Para essas companhias, os exportadores agora devem apresentar comprovação documentada de uso final civil para superar as exigências mais rigorosas de licenciamento.

De acordo com as regras de monitoramento, os exportadores não podem solicitar licenças gerais para essas empresas. Eles devem apresentar relatórios de avaliação de risco e compromissos por escrito de que os produtos não serão utilizados para fortalecer as capacidades militares do Japão, segundo comunicado do Ministério do Comércio.

Qing Ren, sócio do Global Law Office, em Pequim, afirmou que a designação pode levar alguns exportadores chineses de itens de uso duplo a evitar empresas japonesas incluídas na lista de monitoramento. No entanto, as exportações desses produtos para uso civil ainda poderão prosseguir caso as companhias apresentem documentação que comprove que são as usuárias finais. As exportações de itens que não sejam de uso duplo não serão afetadas pelas medidas, acrescentou.

Kazuto Suzuki, diretor do Institute of Geo-economics, com sede em Tóquio, disse que a medida foi uma tentativa de enviar um sinal político ao Japão e provavelmente não provocará grande impacto para as empresas japonesas.

— Trata-se de uma questão de aparência. Desde que as empresas apresentem certificados de usuário final, elas ainda deverão conseguir obter materiais, desde que não venham do setor de defesa — afirmou.

A lista chinesa de controle de exportações de itens de uso duplo inclui mais de 800 produtos, que vão de terras-raras, produtos químicos, componentes eletrônicos e sensores a equipamentos e tecnologias utilizados nos setores naval e aeroespacial.

O que dizem as empresas

A Mitsubishi Heavy Industries é uma das maiores fabricantes de máquinas do Japão, produzindo desde equipamentos para aeronaves e motores até usinas de energia e sistemas marítimos. A empresa já apontou a China como um mercado-chave para a venda de turbinas a gás e motores, além de ser um de seus principais polos de manutenção de equipamentos. A companhia também está avançando no desenvolvimento de tecnologia nuclear de nova geração.

Um porta-voz da IHI Corporation afirmou que a empresa está analisando a questão e acompanhará a situação de perto. A Eneos Holdings, cujo braço de petróleo, Eneos Corp., foi incluído na lista de monitoramento, disse que adotará as medidas apropriadas conforme necessário.

Também presente na lista de monitoramento, a Mitsui Bussan Aerospace informou que não comercializa produtos importados da China, em resposta a uma consulta da Bloomberg News. A ITOCHU Aviation declarou que não possui importações chinesas nem vínculos comerciais com empresas da segunda maior economia do mundo.

O Japão continua altamente dependente da China para suas importações de terras-raras, sendo que o país respondia por cerca de 70% do fornecimento japonês em 2024. Essa vulnerabilidade persiste desde 2010, quando Pequim restringiu o fluxo desses minerais estratégicos durante uma disputa territorial, provocando fortes impactos entre os fabricantes japoneses.

— É a China aprendendo — disse Brad Glosserman, assessor sênior do Pacific Forum, sobre as mais recentes medidas de Pequim. — Eles estão avançando para um sistema de 'governo pela lei emulando os Estados Unidos para neutralizar eventuais reclamações, ao mesmo tempo em que criam uma estrutura regulatória que aproveita sua posição nas cadeias globais de suprimentos para influenciar governos estrangeiros que ajam de maneiras de que não gostam — ressaltou.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/02/2026

RELATÓRIO DO TCU RECOMENDA SUSPENDER FERROGRÃO ATÉ REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Por Luciana Casemiro



A ferrovia Ferrogrão, que ligará Mato Grosso ao Pará — Foto: ANTT/31-10-2022

Relatório técnico, assinado por auditor federal de controle externo do Tribunal de Contas da União (TCU), recomenda a suspensão do andamento do processo da Ferrogrão até que sejam realizadas audiências públicas, submetendo as modificações do projeto ao debate público. Análise do projeto entregue na última semana pelo Ministério dos Transportes à Corte reforça que é preciso assegurar “que a participação social incida sobre a versão

efetivamente consolidada do projeto que fundamentará a decisão de outorga, incorporando e respondendo de forma motivada às contribuições apresentadas”. A avaliação foi encaminhada, nesta segunda-feira, ao relator do processo, o ministro Aroldo Cedraz.

Para Melillo Dinis, advogado do Instituto Kabu (povo Kayapó), da Associação Iakiô (povo Panará) e da Repam-Brasil (Rede Eclesial Pan-Amazônica), o relatório representa importante respaldo técnico à posição das comunidades indígenas, após o governo federal revogar o Decreto 12.600, de 28 de agosto de 2025, que incluía os rios Tapajós, Madeira e Tocantins no Programa Nacional de Desestatização (PND) para a implementação de hidrovias na Amazônia.

— O relatório é importantíssimo do ponto de vista técnico. Os técnicos do TCU ratificam o que vem sendo dito pelas organizações da região. Os estudos sobre a Ferrogrão não se sustentam — afirma Dinis.

O advogado chama atenção para um trecho do relatório:

“A sensibilidade do projeto também se expressa de forma relevante no plano social. A presença de terras indígenas na área de influência da ferrovia e a incidência da Convenção 169 da OIT introduzem obrigações procedimentais específicas, notadamente o dever de consulta prévia, livre e informada. Esse tema não se apresenta como risco hipotético, mas como eixo recorrente do debate público e institucional em torno da Ferrogrão, com manifestações no sentido de que a consulta deve ocorrer ainda na fase de planejamento. A recorrência dessas discussões revela que o componente indígena constitui fator autônomo de risco, com potencial de impactar diretamente o cronograma do empreendimento e de ensejar novos ciclos de judicialização caso não seja adequadamente equacionado.”

Dinis explica que não há prazo para que o relator apresente seu parecer, mas que a tendência é que acompanhe o relatório técnico.

O projeto da Ferrogrão e a implementação de hidrovias nos rios da Amazônia integram um corredor logístico que se sobrepõe a um corredor de sociobiodiversidade no chamado Arco Norte, área estratégica da Amazônia brasileira.

Confira os principais riscos apontados pelas lideranças indígenas:

- Pressão cumulativa sobre a região, com a expansão do agronegócio;
- Destruição de áreas da floresta e degradação de rios, como o Tapajós, acelerando o chamado ponto de não retorno da Amazônia;
- Deslocamento de povos tradicionais e originários.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/02/2026

BRASIL É O PAÍS MAIS BENEFICIADO PELA MUDANÇA NAS TARIFAS. TARIFA MÉDIA CAIU PARA 13%

Estudo do Goldman Sachs mostra que, antes das últimas medidas, país pagava cerca de 23% para vender aos Estados Unidos

Por Cássia Almeida — Rio



Porto de Santos: Brasil é o mais beneficiado com mudança nas tarifas de Trump — Foto: Jonne Roriz / Bloomberg

O Brasil é o país mais beneficiado pela mudança na taxa para os produtos importados pelos Estados Unidos. Segundo cálculos feitos pelo economista-chefe para América Latina do banco Goldman Sachs, Alberto Ramos, a tarifa



média para exportar para os EUA caiu dez pontos percentuais, de 23% para 13%, após a Suprema Corte americana ter suspenso o uso da Lei de Poderes Econômicos de Emergência Internacional (IEEPA), que o presidente Donald Trump havia usado para impor as chamadas tarifas recíprocas globais, no ano passado. No caso brasileiro, elas chegavam a 50% em alguns produtos.

Como foi um dos países que sofreram as taxações mais altas, ao lado da China e da Índia, o Brasil foi o mais beneficiado, mesmo que se concretizem os 15% de taxa global que Trump anunciou no sábado. Por enquanto, o decreto da Casa Branca, assinado na noite de sexta-feira, estabelece uma taxa de 10%, que entra em vigor hoje. Isso, no entanto, pode mudar, lembra Ramos:

— Mas essa taxa incide sobre uma base muito pequena, sobre 0,7% do PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro. Em termos macroeconômicos, o efeito é mínimo, atinge US\$ 16 bilhões em um total de US\$ 43 bilhões de exportações.

Dessa média de 13% de tarifas, o grupo de produtos mais taxados, de acordo com o estudo do banco, é o de aço, alumínio e cobre, com alíquota de 50%. A seguir, vêm veículos e peças, com 25%, e madeiras e móveis, cuja taxa fica entre 10% e 25%.

O economista estima que taxações semelhantes à de 15%, recém-imposta, permaneçam até o fim deste ano, com as mesmas isenções que existiam antes da derrubada da IEEPA. Mas depois de julho, quando termina o prazo de 150 dias da vigência dessa nova taxa, pode haver algum alívio, avalia Ramos.

“O balanço de riscos inclina-se para tarifas mais baixas após julho, visto que o governo pode ter dificuldades em substituir integralmente as tarifas da Seção 122, que expiram, utilizando outras leis. No entanto, após as eleições de meio de mandato e até o início de 2027, os riscos inclinam-se para tarifas mais altas”, escreveu o economista em seu relatório.

Nesta terça-feira, entraram em vigor as novas alíquotas globais de 10% de Donald Trump inicialmente anunciadas após a Suprema Corte derrubar suas tarifas recíprocas originais, e não as de 15% prometidas pelo presidente americano no sábado. A Casa Branca ainda trabalha em nova ordem executiva para elevar alíquota, pois Trump não emitiu oficialmente uma diretriz para aumentar a alíquota até esta terça-feira.

O governo pode aumentar o uso da Seção 301, que demanda um processo para ser aplicada, mas que não tem tarifa limite ou alcance — na 122, o teto é 15%. Essa seção é usada principalmente para combater barreiras não tarifárias. O Brasil já é alvo de processo pela Seção 301, e pode haver novas restrições, afirma Ramos:

— O Brasil é relativamente vulnerável. Há uma quantidade enorme de restrições aplicadas pelo Brasil. Então, é possível que, depois de cinco meses, venham a aplicar essa tarifa. O processo está em andamento, e o Brasil pega pesado nas restrições comerciais, nos entraves para o comércio internacional.

Taxação por produto

O governo americano também pode lançar mão da Seção 232, que taxa o produto — como aço e alumínio, no caso brasileiro — e não o país, alegando questões de segurança nacional. Nesse caso, o Brasil pode negociar, o que já foi feito em outras ocasiões, fixando cotas de importação antes da aplicação da tarifa.

— Isso, México e Brasil podem fazer: substituir tarifa por uma cota, as primeiras 600 toneladas e aço com uma tarifa menor, por exemplo. É uma opção — afirma Ramos.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/02/2026

MOVIMENTAÇÃO DE R\$ 2 BILHÕES, R\$ 51 MILHÕES NO CARTÃO, JOIAS E CARROS DE LUXO: PF ANALISA TRANSAÇÕES FINANCEIRAS DE VORCARO EM INVESTIGAÇÃO DO MASTER

Fluxo em conta de banqueiro somou, em média, R\$ 773 mil por dia em débitos e créditos; defesa diz que patrimônio é todo registrado e declarado às autoridades

Por Geralda Doca, Eduardo Gonçalves e Dimitrius Dantas — Brasília



Daniel Vercaro, dono do Banco Master — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A Polícia Federal está analisando movimentações financeiras em contas do banqueiro Daniel Vercaro, dono do Banco Master, que somam R\$ 2,7 bilhões em quase dez anos, o que representa uma média de R\$ 773 mil por dia, revelam documentos a que o GLOBO teve acesso. As despesas incluem R\$ 51 milhões em faturas de cartões de crédito em uma década, pagamentos a uma concessionária de carros esportivos, lojas de grifes importadas, joalherias e uma revendedora de barcos.

Procurada, a defesa de Vercaro disse que os "bens, ativos e movimentações patrimoniais" dele são "registrados, contabilizados e declarados às autoridades competentes".

As informações em posse da Polícia Federal detalham entradas e saídas de recursos no período de janeiro de 2016 a novembro de 2025, às vésperas de Vercaro ser preso no curso das investigações sobre as suspeitas de fraudes na tentativa de venda do Master ao BRB. Ele foi solto duas semanas depois e hoje está em prisão domiciliar, com tornozeleira eletrônica.

O banqueiro é o alvo central da Operação Compliance Zero, que apura fraudes financeiras supostamente cometidas pelo Master. O banco foi liquidado em novembro de 2025, diante das suspeitas de irregularidades e da falta de lastro financeiro para operar. A lei estipula que os administradores das instituições financeiras que tiveram o funcionamento interrompido pelo BC ficam com os bens indisponíveis até "apuração e liquidação final de suas responsabilidades".

Desde que Vercaro se tornou banqueiro, em outubro de 2019, o padrão de gastos subiu e chegou, em média, a uma movimentação diária de R\$ 933 mil. O montante representa o dobro das transações por dia que Vercaro fazia em média antes de o Banco Central autorizar que ele assumisse o Banco Máxima, rebatizado com o nome Master.

A movimentação financeira inclui R\$ 1,38 bilhão em débitos, isto é, valores que deixaram a conta para pagamentos ou transferências, e R\$ 1,39 bilhão em créditos, quando recursos foram depositados para Vercaro. A maior fatia das transações está concentrada em transferências para sócios e parceiros comerciais, aportes e resgates de investimentos, recebimento de dividendos, aplicações em fundos e pagamentos para a Receita Federal.

Entre as principais despesas com compras, está uma joalheira localizada em São Paulo. Foram, ao todo, 16 pagamentos feitos a um único estabelecimento, entre janeiro de 2018 e setembro de 2019, que totalizaram R\$ 1,7 milhão.

Vercaro também transferiu R\$ 1,65 milhão em junho de 2020 para uma concessionária de carros de luxo no bairro Santa Lúcia, área nobre de Belo Horizonte. A revendedora exibe em seu catálogo veículos de marcas como Ferrari, McLaren e Lamborghini. Além disso, repassou R\$ 1,3 milhão para uma empresa que vende embarcações, registrada na cidade de Guaratuba, no litoral do Paraná.



Jatinho do banqueiro Daniel Vercaro — Foto: Reprodução/TV Globo

A movimentação financeira revela ainda pagamentos a empresas que revendem grifes de luxo no Brasil, como Yves Saint Laurent, Hermès e Ermenegildo Zegna. As despesas, somadas, chegam a R\$ 2,2 milhões com essas marcas.

Os documentos analisados pela PF revelam que Vercaro desembolsou R\$ 51 milhões com cartões de crédito entre 2016 e 2025, o que equivale a uma despesa de R\$ 5,1 milhões por ano. O volume chamou a atenção dos investigadores, que analisam os detalhes das transações.

Um dos mecanismos usados pelo Master em suas transações eram operações em série com fundos administrados pela gestora Reag, também liquidada pelo Banco Central. As verbas circulavam por uma teia de fundos que investiam em ativos com valores inflados, o que impulsionava artificialmente o balanço do Master. As transações do banco com a Reag começaram em abril de 2024 — daquele mês até às vésperas de ser preso, Vercaro movimentou R\$ 54 milhões nas contas.

Quando o Master foi liquidado, em novembro de 2025, durante a primeira fase da ação, a PF apreendeu um total de R\$ 230 milhões em bens dos investigados, em uma lista que incluía Vercaro e ex-sócios do Master. Entre os objetos, estavam relógios avaliados em R\$ 6,15 milhões, obras de arte de R\$ 12 milhões; uma aeronave de R\$ 200 milhões; e veículos de R\$ 9,2 milhões.



Mansão de Vercaro em Brasília — Foto: Reprodução / Studio Hub Arquitetura

Antes de ser preso em novembro do ano passado, o banqueiro mantinha uma rotina de gastos elevados. Nas redes sociais, aparecia em fotos em destinos como Capri, na Itália, Alpes Franceses e St. Barths, uma ilha no Caribe. No Brasil, ele promovia jantares para autoridades dos três

Poderes da República em uma mansão avaliada em R\$ 36 milhões no Lago Sul, área nobre de Brasília.

Vercaro também possuía uma casa de veraneio em Trancoso (BA), que tinha 12 suítes e cinco bangalôs em frente ao mar. A propriedade foi comprada por cerca de R\$ 280 milhões e era palco de festas. No aniversário de 15 anos de sua filha, em 2023, a celebração contou com atrações caras, como Alok, Dennis DJ e a dupla The Chainsmokers.

Sigilo dos dados

Os detalhes sobre as movimentações financeiras de Vercaro vêm à tona depois de uma mudança no rumo das investigações. Na semana passada, o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça determinou que fossem devolvidos à CPI do INSS os dados obtidos a partir das quebras de sigilo bancário, fiscal e telemático do banqueiro. As informações haviam sido remetidas à presidência do Senado, comandada por Davi Alcolumbre (União-AP), por ordem do ministro Dias Toffoli, ex-relator do caso Master.

O magistrado havia decretado sigilo máximo às informações e deixou a relatoria após o desgaste provocado pela revelação de que é sócio de uma empresa dona de um resort que foi vendido para um fundo ligado ao cunhado de Vercaro.

Antes de ser encaminhado à CPI, o material foi remetido à Polícia Federal, que vai ser responsável pelo compartilhamento com os congressistas, que vêm fazendo uma ofensiva para ouvir o banqueiro.

A convocação para ir à comissão já havia sido aprovada, mas uma decisão do STF tornou a ida facultativa. Os integrantes do colegiado tentam agora uma nova data.

Leia a nota da defesa

"A defesa de Daniel Vorcaro repudia a continuidade de vazamentos seletivos de informações, descontextualizadas e sem relevância jurídica para o processo, inclusive envolvendo elementos aos quais a própria defesa não teve acesso.

A divulgação fragmentada de dados sigilosos, especialmente aqueles de caráter pessoal, favorece ilações que não contribuem para a apuração técnica dos fatos e prejudicam o pleno exercício do direito de defesa, princípio essencial do devido processo legal.

A defesa esclarece ainda que todos os bens, ativos e movimentações patrimoniais de Daniel Vorcaro são regularmente registrados, contabilizados e declarados às autoridades competentes, com os respectivos tributos devidamente recolhidos.

Daniel Vorcaro reafirma sua confiança nas instituições e seguirá colaborando integralmente com as autoridades, certo de que os fatos serão analisados com base em elementos técnicos, dentro das garantias legais e constitucionais."

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/02/2026

EDITORIAL – LULA ERRA AO CEDER A CHANTAGEM DE GRUPOS INDÍGENAS

Por Editorial - A opinião do GLOBO

Ao suspender estudo para concessão de hidrovias em rios amazônicos, governo é conivente com atos violentos



Indígenas interceptaram balsa no Rio Tapajós em protesto contra decreto de hidrovias — Foto: Apoena Audiovisual/20/02/2026

Foi um erro o governo federal ter decidido revogar a concessão de hidrovias na Amazônia, cedendo à pressão descabida de lideranças indígenas que incluiu atos de vandalismo e invasão de propriedade privada. O decreto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva incluía no Programa Nacional de Desestatização as hidrovias nos rios Madeira, Tocantins e Tapajós, estratégicas para facilitar o transporte de grãos na região. O secretário-geral da Presidência, Guilherme Boulos, atribuiu a decisão à “escuta ativa” dos povos indígenas, que apontaram impactos do projeto nas comunidades. Mas o recuo foi claramente uma capitulação à chantagem, para reduzir o desgaste à imagem do Planalto na base governista, especialmente no PSOL.

Protestos nada pacíficos contra o decreto começaram há um mês. Na madrugada do último sábado, um grupo invadiu o terminal da multinacional de alimentos Cargill no Porto de Santarém (PA), cuja portaria já estava bloqueada. A operação teve de ser interrompida. A fachada do escritório central, em São Paulo, também foi vandalizada. Antes da invasão, os manifestantes interceptaram uma balsa de grãos atracada no porto. O Conselho Indígena Tapajós Arapiuns, que coordenou os protestos, afirmou ter esperado posição oficial do governo federal por 30 dias e não ter obtido resposta a pedidos de audiência para tratar do assunto.

Foi evidentemente exagerada a reação ao decreto. O próprio Planalto deixou claro que não se tratava de obras ou de privatização da hidrovia do Tapajós. “O normativo trata exclusivamente da realização de estudos técnicos sobre uma possível concessão dos serviços de navegabilidade”, afirma nota do governo. Ora, se o objetivo do decreto era estudar o assunto, por que então suspendê-lo? Estudos técnicos poderão fornecer informações importantes sobre possíveis impactos e subsídios para mitigá-los, como ocorre em tantos outros empreendimentos envolvendo concessões para a exploração de

recursos pela iniciativa privada. É injustificável recuar sem sequer realizar uma análise técnica independente e pesando os riscos e benefícios da iniciativa.

Representantes dos povos indígenas têm todo o direito de se opor a um decreto governamental e a expor suas reivindicações. Nada impede também que se discutam os termos do projeto. Isso é saudável para a sociedade. Mas não é tolerável invadir propriedades e praticar vandalismo contra empresas essenciais para o êxito do pujante setor do agronegócio brasileiro. Está certa a Associação Brasileira de Terminais Portuários ao qualificar “atos de violência contra uma empresa privada que não possui ingerência sobre a pauta apresentada” como improdutivos e prejudiciais ao “legítimo espaço democrático de diálogo”. A aceitação da baderna só contribui para deteriorar o ambiente de negócios e afugentar investimentos do país.

Se a concessão de hidrovias na Amazônia é estratégica para escoar produção de grãos e minério, o governo tem obrigação de dar continuidade ao projeto. As comunidades indígenas merecem ser ouvidas, e suas ponderações devem ser levadas em conta. Mas há outros setores envolvidos, como o agronegócio, e suas reivindicações também precisam ser consideradas. Há que buscar um equilíbrio entre as demandas. Lula dá péssimo exemplo ao revogar o decreto sob chantagem. O recado é claro: basta partir para a violência que o governo cede.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/02/2026

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO AUMENTA IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE MAIS DE MIL PRODUTOS; VEJA LISTA

Ao justificar decisão, governo cita ‘escalada das importações’ e afirma que elas estão em níveis que ‘ameaçam colapsar elos da cadeia produtiva’

Por Flávia Said (Broadcast)

BRASÍLIA - O Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex/Camex) aumentou no início de fevereiro as alíquotas do Imposto de Importação de uma lista ampla de bens de capital (BK), incluindo máquinas, ferramentas e equipamentos, e de bens de informática e telecomunicação (BIT). São englobados mais de 1.200 produtos eletrônicos, incluindo smartphones, freezers e painéis com LED (veja a lista abaixo).

A deliberação ocorreu em 28 de janeiro e parte dos aumentos de alíquotas já entrou em vigor em 6 de fevereiro. Outras elevações — no caso das NCMs (Nomenclaturas Comuns do Mercosul) que hoje possuem alíquota zero, mas não estão enquadradas em ex-tarifários — começam a valer em 1º de março, para que os importadores tenham tempo de pedir seu enquadramento no regime especial, segundo o governo.



Em nota técnica elaborada para embasar a proposta, a Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Fazenda citou a “escalada das importações de Bens de Capital (BK) e Bens de Informática e Telecomunicações (BIT)”, dizendo que elas somaram US\$ 75,1 bilhões em 2025, com crescimento acumulado desde 2022 de 33,4%.

Ministério da Fazenda estima que irá arrecadar R\$ 14 bilhões a mais neste ano com o aumento do

Imposto de Importação Foto: Anderson Coelho/Estadão



Segundo a pasta, a penetração de importações está em níveis que “ameaçam colapsar elos da cadeia produtiva e provocar regressões produtiva e tecnológica do País, de difícil reversão”.

Em 2025, as principais origens de importações desses bens foram Estados Unidos, com US\$ 10,18 bilhões e 34,7% de participação; China, com US\$ 6,18 bilhões e 21,1%; Singapura, com US\$ 2,58 bilhões e 8,8%; e França, com US\$ 2,52 bilhões e 8,6%. O órgão destacou que a participação chinesa cresce em BK e BIT, enquanto EUA mantêm relevância agregada, como principal fonte do conjunto das importações. “Importante levar em consideração que o crescimento da participação chinesa como origem das importações de BK e BIT apontam para uma dinâmica estrutural e não apenas conjuntural”, continua a nota.

Ainda segundo o documento, a elevação das alíquotas deve ter efeito indireto baixo e defasado no IPCA, pois BK e BIT são bens de produção, com exceções e regimes atenuando a cobertura efetiva. “Na cadeia produtiva, a alteração tarifária tem o potencial de reequilibrar preços relativos em favor do produto nacional, com ganhos de encadeamento e potencial de substituição competitiva nos elos mecânicos e de integração, com saldo que tende a ser positivo para a competitividade sistêmica”, completa o órgão da Fazenda.

A pasta recomendou a aprovação da proposta de recomposição das alíquotas do Imposto de Importação de BK e BIT, nos patamares de 7,0%, 12,6% e 20,0% (com elevações específicas para itens estratégicos selecionados), preservadas as exceções e regimes especiais vigentes. E justificou que se trata de medida “moderada e focalizada, necessária para reequilibrar preços relativos, mitigar a concorrência assimétrica, conter a tendência de aumento da penetração de importados e reduzir a vulnerabilidade externa estrutural associada ao déficit setorial”.

Pessoas a par do assunto afirmam que a indústria nacional de bens de capital e de bens de informática vem pleiteando medidas dessa natureza diante da perda, para o Brasil, de divisas no comércio internacional. A ideia da elevação das alíquotas seria, portanto, preservar e ampliar a capacidade nacional de produção de equipamentos e insumos de informática.

A medida, segundo essas pessoas, não atinge os smartphones produzidos no Brasil, que não pagam imposto de importação e que representam 95% dos aparelhos comprados em 2025. O Gecex é um colegiado composto por dez ministérios e garante tarifa zero de imposto de importação para todo componente usado pela indústria que não seja produzido no País (ou seja, que não tenha produção nacional similar). E essa medida vale também para a fabricação de smartphones no Brasil.

Estimativa de arrecadação

Segundo o portal G1, o Ministério da Fazenda estima que irá arrecadar R\$ 14 bilhões a mais neste ano com a medida, o que deverá ajudar a cumprir a meta de superávit primário em 2026. Em dezembro de 2025, o Congresso aprovou uma arrecadação adicional de R\$ 14 bilhões decorrentes do aumento do Imposto de Importação (II), valor incorporado no então Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO). Na época, não estava especificado o aumento da alíquota. Por se tratar de tributo extrafiscal, o II pode ter suas alíquotas alteradas pelo Executivo sem a necessidade de aprovação do Congresso Nacional.

Nesta terça-feira, 24, ao ser questionado sobre o assunto, o chefe do Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros da Receita Federal, Claudemir Malaquias, disse que a Fazenda não atua diretamente na definição das alíquotas dos tributos sobre comércio exterior e afirmou que as projeções foram feitas pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic). “É uma medida que tem impacto na arrecadação de tributos sobre comércio exterior, então, oportunamente, a gente vai divulgar os efeitos que vão ser analisados aqui no âmbito do ministério”, disse Malaquias.

Procurado, o Mdic informou que a área técnica ainda está trabalhando na estimativa de arrecadação. Na data de deliberação, a pasta afirmou que foi feito um “realinhamento” de acordo com movimentos internacionais atuais nesses setores e com as regras da Organização Mundial do Comércio (OMC). E disse que a medida “busca fortalecer a indústria nacional em áreas estratégicas, bem como a resiliência das respectivas cadeias produtivas”.

“A medida está direcionada para produtos que tenham fabricação no Brasil. Para o que não for produzido aqui, continua valendo a possibilidade de pedido de enquadramento no regime de ex-tarifário, que reduz ou mantém em zero as alíquotas de importação”, completou o Mdic.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/02/2026

‘SEM A FERROVIA É PIOR’, DIZ SECRETÁRIO SOBRE A RECOMENDAÇÃO DO TCU DE SUSPENDER A FERROGRÃO

TCU recomendou suspender projeto até a realização de novas audiências públicas; para Ribeiro, que participa do evento ‘P3C’, em São Paulo, essa etapa foi cumprida

Por Lílian Cunha

Não construir a EF-170, também conhecida por Ferrogrão, é a pior alternativa do ponto de vista ambiental, disse Leonardo Cezar Ribeiro, secretário nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes, ao saber do pedido de suspensão do projeto formalizado na manhã desta terça-feira, 24, pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Ribeiro participa do P3C 2026, evento realizado pela plataforma de eventos Necta e correalizado por Estadão, escritório Portugal Ribeiro & Jordão Advogados e B3 que reúne governo, investidores e iniciativa privada do setor de infraestrutura nesta terça-feira, em São Paulo.



Usar rodovia implica um impacto maior, diz Ribeiro, porque, "ao longo dela, vão se criando ramificações, postos de combustíveis e outras estruturas que afetam ainda mais a floresta" Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Em relatório técnico, assinado por auditor federal de controle externo, o TCU recomendou a suspensão do andamento do projeto da Ferrogrão. A Corte de Contas vê necessidade de realizar audiências públicas, submetendo as modificações do projeto ao debate público.

“Nos últimos dois anos, oferecemos uma participação importante social, atualizamos o projeto, fizemos análise de custo-benefício. Os técnicos do Tribunal de Contas têm independência. Agora, precisamos entender por que o documento recomendou a suspensão. Mas a gente tem de respeitar as instituições, a independência dos auditores do TCU”, disse Ribeiro.

Ele avalia que a decisão do TCU pode atrasar o projeto, com leilão previsto para setembro. A obra pode custar de R\$ 28 bilhões a R\$ 36 bilhões e promete reduzir custos de frete em mais de 30%.

Para o secretário, não fazer a ferrovia é a pior alternativa para os povos indígenas e demais comunidades afetadas. A produção do Centro-Oeste precisa ser escoada e, segundo ele, fazer isso por meio de rodovias, cria o que o especialista chama de efeito “espinha de peixe”.

“A rodovia tem um impacto maior porque, ao longo dela, vão se criando ramificações, postos de combustíveis e outras estruturas que afetam ainda mais a floresta. A ferrovia é apenas linha férrea, e o impacto é o menor possível”, afirmou.

Arco Verde

Nesta manhã, Ribeiro participou do debate “Diálogos sobre Infraestrutura”, ao lado de Lílian Campos, superintendente de inteligência de mercado da Infra S/A, empresa pública ligada ao Ministério dos Transportes, e de Cloves Eduardo Benevides, subsecretário de sustentabilidade, também do ministério.

“O movimento de cargas nos portos brasileiros foi mais intenso nos últimos anos nos portos do Nordeste, por conta da produção de grãos”, explicou Lilian Campos. “E onde tem portos, é preciso ter ferrovias”, disse ela. A Infra S/A, explicou a executiva, a estruturadora dos projetos do governo.

Um deles é o Arco Norte, plano estratégico que abrange portos ou estações de transbordos dos Estados de Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Maranhão, regiões fundamentais para o escoamento dos grãos produzidos principalmente em Mato Grosso.

O objetivo do plano é integrar os portos e as estações de transbordo destes Estados e, assim, aumentar a exportação para a Europa, do Leste dos Estados Unidos e do Canal do Panamá, para chegar por meio dele à China.

O Arco Verde é um projeto que inclui vários modos de transporte, dentre eles ferrovia, rodovias e hidrovias. Os mais difíceis de viabilizar, segundo Lilian, são os de navegação por rios ou mar. “Os portos precisam ser modernizados, equipados, as embarcações precisam ser desenvolvidas. Ou seja, todo o sistema deve ainda ser construído e para isso precisamos de muito investimento”, afirmou ela.

No entanto, o mercado financeiro, segundo Ribeiro, está ávido para aplicar no setor. “Há um apetite dos investidores porque esses investimentos têm um ótimo retorno, com muita rentabilidade”, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/02/2026

MASTER TINHA ‘ALINHAMENTO PERVERSO’ PARA MANTER ‘FICÇÃO CONTÁBIL’, DIZ PRESIDENTE DA CVM

Segundo João Accioly, banco não foi ‘vítima passiva’, mas ‘promotor ativo’ de fraude; ele isentou CVM por não ter papel de definir regras para distribuição de CDBs

Por Naomi Matsui (Broadcast)

BRASÍLIA - O presidente interino da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), João Accioly, afirmou nesta terça-feira, 24, que o Caso Master tem uma “peculiaridade” e um “alinhamento perverso” entre gestores e investidores.

“Tinha um alinhamento perverso de incentivos entre os gestores e os investidores para manter essa ficção contábil. Um ‘me engana que eu gosto’. Por que ele gosta de ser enganado? Porque bota no balanço dele que tem um balanço muito mais robusto e isso permite que siga emitindo CDBs”, declarou em depoimento ao grupo de trabalho da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado que supervisiona o caso Master.



O presidente interino da CVM, João Accioly, durante depoimento no Senado Foto: Saulo Cruz/Agência Senado

Segundo ele, a peculiaridade do caso é que o banco não foi “vítima passiva de uma fraude”, mas “promotor ativo”.

“Não são os gestores que estão dizendo para ele que a meia furada que ele botou no ativo do fundo vale R\$ 500 milhões. Ele foi, em larga medida, ao que tudo tem indicado, o promotor ativo desses superdimensionamentos dos ativos dos fundos em que ele investiu”, falou.

Accioly ainda isentou a CVM, afirmando que a instituição não tem por atribuição definir as regras de distribuição de CDBs, mas que essa função cabe ao Banco Central.

Segundo ele, a CVM fez mais do que “veio a público”. “Se houve omissão da CVM, foi na divulgação do que a CVM fez, que foi mais do que veio a público. (...) Algumas coisas não foram feitas por desenho institucional, mas é esse desenho institucional que queremos aprimorar”, declarou.



Durante a audiência, senadores acusaram a CVM de omissão, sob o argumento de que a agência poderia denunciar possíveis irregularidades. “Nada foi feito pela CVM, como aconteceu no caso das Americanas, do Banco Pleno e de outros casos”, afirmou o líder do MDB no Senado, Eduardo Braga (AM).

Accioly disse que cabia ao Banco Central estabelecer as regras sobre a emissão de CDBs e argumentou que a culpa é dos fraudadores, cabendo às instituições aprimorar os mecanismos de controle para fechar as brechas. Ele citou, como uma melhoria que poderia ser implementada, o projeto de lei que aumenta incentivos para informantes de fraudes.

Processos

O presidente interino da CVM afirmou que o órgão sabia de possíveis irregularidades no Banco Master antes de 2022 e que abriu processos de apuração. Segundo ele, há mais de 200 processos internos para apurar o caso, mas faltam recursos humanos para fazer os processos andarem.

“Identificamos mais de 200 processos abertos e ainda estão na fase de apuração (...). A CVM tem falta de recursos humanos que fariam que os processos pudessem andar mais rápido”, declarou.

Accioly citou processos abertos na CVM em 2022 e em 2023 e que ainda aguardam conclusão. Eles apuram, por exemplo, condutas da Reag e uma possível manipulação de mercado pelo Master. Segundo ele, 24 processos tratam apenas das negociações entre BRB e Master.

“O pessoal trabalha além da capacidade máxima. Há muitos servidores que têm atuação exaustiva. Há recursos tecnológicos que precisam ser feitos”, declarou. Ele defendeu a CVM, afirmando que a agência “tem método” para apuração, que se concentra nos fundos de varejo.

Accioly também defendeu uma maior transparência sobre cotistas de fundos, como ocorre com sócios de empresas: “Por que o fundo não tem os cotistas abertos? É algo que deve, no mínimo, ser debatido”, disse.

Responsabilização

O presidente interino da CVM afirmou que, se forem comprovadas as fraudes no Banco Master, os gestores devem ser responsabilizados civilmente.

“Se você violou seus deveres como gestor de um fundo, como gestor da instituição financeira, o Brasil tem um sistema interessante de responsabilização, porque, nas atividades bancárias, os membros têm responsabilidade pessoal; o patrimônio está todo disponível; então, há que se ter toda uma fase de responsabilização e apuração desses prejuízos”, disse.

A declaração ocorreu depois de Accioly comentar o impacto do caso sobre Fundos de Investimento em Direitos Creditórios (FIDCs).

Ele também afirmou que não cabe ao órgão o monitoramento das compras de títulos por fundos de previdência de Estados e municípios. “Isso não é competência da CVM, fica fora do perímetro regulatório. A CVM não observa as emissões de letras financeiras pelos bancos para investidores. Portanto, os fundos de pensão compraram muitas letras financeiras, isso fica dentro da distribuição do Banco Central”, explicou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/02/2026

COPASA APROVA ‘GOLDEN SHARE’ E MUDANÇAS SOCIETÁRIAS EM PREPARAÇÃO PARA PRIVATIZAÇÃO

Ação preferencial dará ao Estado de Minas Gerais poder de veto em temas específicos; privatização está prevista para ocorrer entre abril e maio

Por Elisa Calmon (Broadcast)

A Companhia de Saneamento de Minas Gerais (Copasa) aprovou, em assembleia geral extraordinária realizada na segunda-feira, 23, mudanças societárias em preparação para a privatização, prevista para ocorrer entre abril e maio. Entre as medidas está a criação de uma ação preferencial de classe especial (golden share), que permanecerá sob titularidade exclusiva do Estado de Minas Gerais.

A golden share, adotada em outras privatizações como o da Sabesp, Axia (ex-Eletronor) e Copel, dará ao Estado poder de veto em temas específicos. Mas a ação especial “não terá direito a voto e não conferirá qualquer direito econômico ou patrimonial diferenciado ou mais privilegiado ao Estado de Minas Gerais em relação aos demais acionistas”, segundo a ata da reunião.

Na mesma assembleia, os acionistas aprovaram também a reforma integral do estatuto social da companhia, adequando a governança à futura condição de empresa privada. As alterações incluem ajustes nas regras de governança corporativa, criação de mecanismos de proteção contra dispersão acionária, inclusão de compromissos relacionados à resiliência hídrica e adaptação às exigências da legislação estadual.



Modelo de privatização da Copasa repete a estrutura de follow-on (oferta subsequente de ações) adotada pela Sabesp em 2024 e também prevê a participação de um investidor estratégico Foto: Copasa/Divulgação

O novo estatuto estabelece ainda limite de exercício de voto equivalente a 45% do capital votante para qualquer acionista ou grupo de acionistas, independentemente da participação detida, visando evitar concentração de poder

após a desestatização.

As deliberações foram aprovadas por maioria dos votos presentes, com participação de acionistas que representavam 76,51% do capital votante. A BNDESPar registrou abstenção nas votações.

Segundo a companhia, todas as mudanças passam a produzir efeitos apenas após a liquidação da oferta de privatização conduzida pelo Estado de Minas Gerais, etapa considerada central para a migração da companhia para uma estrutura acionária dispersa e alinhada às regras do Novo Mercado da B3.

Privatização

O modelo de privatização da Copasa repete a estrutura de follow-on (oferta subsequente de ações) adotada pela Sabesp em 2024 e também prevê a participação de um investidor estratégico. A operação deve ser a maior deste ano na B3, podendo movimentar entre R\$ 8 bilhões a R\$ 10 bilhões, estimam fontes.

O investidor estratégico poderá comprar até 30% da Copasa. Nesse modelo, o governo mineiro, que hoje tem 51% da companhia, veria sua participação recuar para 5%.

Grupos como Aegea, Kinea, Perfin e Suez são vistos como candidatos em potencial para ser o investidor estratégico. Nomes como a Águas do Brasil, que já estrutura uma engenharia financeira para ser competitiva no processo, também podem entrar forte na operação, apurou o Estadão/Broadcast.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 24/02/2026

GOVERNO VÊ TARIFA DE 10% DOS EUA COMO POSITIVA DIANTE DE CENÁRIO ANTERIOR PREJUDICIAL AO BRASIL

País era o maior prejudicado pelas tarifas adicionais de 40%, segundo integrantes do governo; novas taxas vão vigorar por 150 dias
Por Flávia Said (Broadcast)

BRASÍLIA - Em uma avaliação preliminar, o governo brasileiro recebeu como positiva a tarifa média de 10% aplicada sobre as importações pelos Estados Unidos. Pessoas a par do assunto ouvidas pelo Estadão/Broadcast viam o Brasil como o maior prejudicado pelas tarifas adicionais de 40%.

Mais cedo, nesta terça-feira, 24, a Casa Branca confirmou a imposição de uma tarifa global de 10% sobre as importações, válida de forma temporária. A medida foi adotada com base na Seção 122 da Lei de Comércio de 1974 e, segundo o governo americano, busca enfrentar “problemas fundamentais no balanço de pagamentos” do país, após revés da gestão republicana na Suprema Corte na semana passada.

No fim de semana, o presidente americano, Donald Trump, havia indicado que a tarifa poderia chegar a 15%. A Casa Branca, porém, confirmou a publicação da sobretaxa em 10%. Pela Seção 122, o presidente está autorizado a impor tarifa temporária de até 15% por um período máximo de 150 dias — salvo extensão pelo Congresso.



Governo Trump estabeleceu uma série de exceções por considerar necessidades da economia americana Foto: Tiago Queiroz/Estadão

O decreto prevê que a medida vigorará até 24 de julho de 2026, salvo suspensão, modificação ou extensão pelo Congresso. Na segunda-feira, o líder democrata no Senado, Chuck Schumer, disse que seu partido não autorizaria a continuidade das tarifas após esse prazo.

O governo Trump estabeleceu uma série de exceções por considerar necessidades da economia americana. Entre os produtos agrícolas isentos estão carne bovina, tomates, itens à base de açaí, laranjas e suco de laranja. Também estão excluídos determinados minerais críticos, energia e derivados, fertilizantes sem oferta doméstica suficiente, produtos farmacêuticos, alguns eletrônicos e itens aeroespaciais, como aeronaves e determinadas peças. Essa lista de exceções também foi bem recebida pelo governo brasileiro.

Ainda é aguardado para esta terça-feira um posicionamento oficial do presidente da República em exercício, Geraldo Alckmin, que também é ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 24/02/2026

CANAL DO PANAMÁ: GOVERNO ASSUME CONTROLE DE PORTOS OPERADOS POR EMPRESA DE HONG KONG

Concessão de 29 anos foi revogada pela Suprema Corte do país após ameaças do presidente Donald Trump, que alega que a via é controlada pela China

Por Redação

As autoridades panamenhas assumiram, nesta segunda-feira, 23, o controle de dois portos no Canal do Panamá anteriormente operados pela CK Hutchison Holdings, empresa com sede em Hong Kong.

Após 29 anos, o contrato de concessão dos terminais à companhia asiática foi revogado pela Suprema Corte do país americano depois que o presidente Donald Trump ameaçou retomar o controle da passagem entre o Atlântico e o Pacífico. O republicano alega que via é controlada pela China.

Na terça, 24, em comunicado, o governo panamenho expressou “grande insatisfação e oposição” ao episódio, que classificou como “apreensão forçada”.



A Suprema Corte do Panamá anulou a concessão que permitia à empresa de Hong Kong CK Hutchison Holdings operar dois portos no Canal do Panamá após ameaças do presidente Donald Trump, de retomar o controle da hidrovia, alegando que ela é controlada pela China. Foto: Martin Bernetti/AFP

A Hutchison Holdings operava os portos de Balboa (no lado do Pacífico) e Cristóbal (no lado do Atlântico), localizados em entradas opostas da hidrovia, desde 1997, há 29 anos. Em 2021, a concessão foi renovada por mais 25 anos. Mas, em janeiro deste ano, o Supremo Tribunal de Justiça declarou a concessão inconstitucional por ter “um viés desproporcional em favor da empresa” que prejudicava o Estado.

“A CKHH considera a tomada dos terminais ilegal. As ações do governo panamenho também representam sérios riscos às operações, bem como à saúde e segurança nos terminais de Balboa e Cristóbal”, afirmou o grupo em um comunicado à imprensa nesta segunda.

A tomada, que segundo as autoridades ocorre sem incidentes, aconteceu após a publicação da decisão judicial no Diário Oficial, a etapa legal final.

O “decreto de ocupação” deu início à um período de transição de 18 meses, durante o qual os portos serão administrados por duas das principais operadoras de carga do mundo até que sejam concedidos por meio de um processo de licitação competitiva.

A APM Terminals, subsidiária da dinamarquesa Maersk, vai administrar o porto de Balboa sob um contrato de US\$ 26 milhões, enquanto a Investment Limited (TiL), parte do gigante MSC, operará o porto de Cristóbal em um acordo de quase US\$ 16 milhões, informou o governo.

A Hutchison vai recorrer da decisão na Câmara de Comércio Internacional (CCI). A China também ameaçou o Panamá com uma multa “alta” pelo cancelamento da concessão. Os Estados Unidos, por sua vez, comemoraram.

À imprensa, o embaixador dos americanos no Panamá há 20 anos, Kevin Cabrera, afirmou que a CKHH “era uma operadora que não estavam fazendo um bom trabalho”.

Alberto Alemán Zubieta, ex-administrador do canal e chefe da transição, estima que o processo de apelação perante a CCI, em Paris, durará “muitos anos”. /AFP

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/02/2026

STF VOLTA A JULGAR DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO NESTA SEMANA; ENTENDA

Supremo analisa prorrogação do benefício em 2023 sem indicar compensações, e não afeta acordo firmado entre os Poderes que levou à lei de reoneração gradual de 2025 a 2027

Por Lavínia Kaucz (Broadcast)

BRASÍLIA - O Supremo Tribunal Federal (STF) vai retomar nesta semana o julgamento de ação movida pelo governo contra a lei aprovada em 2023 que prorrogou a desoneração da folha de pagamentos de 17 setores da economia e de municípios.

Há três votos para derrubar a lei, mas sem afetar o acordo firmado entre governo e Congresso posteriormente, que prevê a reoneração gradual entre 2025 e 2027 (leia mais abaixo).

O ministro Alexandre de Moraes pediu vista (mais tempo para análise) em outubro e devolveu na semana passada o processo para julgamento. O caso foi pautado para a sessão virtual que será realizada entre 27 de fevereiro, esta sexta-feira, e 6 de março.



Solução dialogada entre os Poderes foi tomada após o governo questionar no STF a lei que prorrogou a desoneração sem indicar uma estimativa de impacto fiscal e apontar as fontes de custeio Foto: WILTON JUNIOR

O relator, Cristiano Zanin, votou para derrubar a lei da desoneração por entender que não poderia ter sido editada sem prever medidas para compensar a perda de arrecadação. Mas o ministro optou por não analisar o mérito do acordo firmado entre o governo e o Congresso em 2024, já que não foi questionado na ação. O relator foi acompanhado, até o momento, pelos ministros Edson Fachin e Gilmar Mendes.

A solução dialogada entre os Poderes foi tomada após o governo questionar no STF a lei que prorrogou a desoneração sem indicar uma estimativa de impacto fiscal e apontar as fontes de custeio.

A Advocacia-Geral da União (AGU) informou no ano passado que, mesmo com o acordo, havia risco de prejuízo de R\$ 20,23 bilhões para os cofres públicos em 2025 devido à insuficiência das medidas adotadas para compensar a desoneração.

O órgão também disse que o impacto negativo total da desoneração em 2024 foi de R\$ 30,5 bilhões, enquanto as medidas arrecadatórias totalizaram R\$ 9,38 bilhões - um déficit de R\$ 21,12 bilhões.

O que é a desoneração da folha

A desoneração da folha de pagamentos foi instituída em 2011 para setores intensivos em mão de obra. Juntos, eles incluem milhares de empresas que empregam 9 milhões de pessoas.

A medida substitui a contribuição previdenciária patronal de 20% incidente sobre a folha de salários por alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta. Ela resulta, na prática, em redução da carga tributária da contribuição previdenciária devida pelas empresas.

Por decisão do Congresso, em votações expressivas, a política de desoneração foi prorrogada até 2027, mas acabou suspensa por uma decisão liminar do STF em ação movida pelo governo federal. A alegação foi que o Congresso não previu uma fonte de receitas para bancar o programa e não estimou o impacto nas contas públicas.

O Legislativo, porém, argumentou que medidas foram aprovadas para aumentar as receitas da União e que a estimativa de impacto estava descrita na proposta aprovada. O ministro da Fazenda anunciou, então, um acordo para manter a desoneração em 2024 e negociar uma cobrança gradual de 2025 a 2027.

A proposta foi aprovada pelo Congresso e sancionada por Lula em setembro de 2024, prevendo a seguinte gradação:

- Em 2025, as empresas pagam 80% da alíquota sobre a receita bruta e 25% da alíquota sobre a folha
- Em 2026, as empresas pagam 60% da alíquota sobre a receita bruta e 50% da alíquota sobre a folha
- Em 2027, as empresas pagam 40% da alíquota sobre a receita bruta e 75% da alíquota sobre a folha
- A partir de 2028, as empresas retomam integralmente o pagamento da alíquota sobre a folha, sem o pagamento sobre a receita bruta.

Confira abaixo os 17 setores alcançados pelo benefício:

- confecção e vestuário
- calçados
- construção civil
- call center
- comunicação
- empresas de construção e obras de infraestrutura
- couro
- fabricação de veículos e carroçarias
- máquinas e equipamentos
- proteína animal
- têxtil
- TI (tecnologia da informação)
- TIC (tecnologia de comunicação)
- projeto de circuitos integrados
- transporte metroferroviário de passageiros
- transporte rodoviário coletivo
- transporte rodoviário de cargas

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/02/2026



VALOR ECONÔMICO (SP)

PARA ESTANCAR A CRISE, COSAN QUER ABRIR CAPITAL DA COMPASS NA B3

Expectativa é levantar R\$ 5 bilhões na bolsa brasileira; companhia de gás de Rubens Ometto, considerada 'joia da coroa' do grupo, é geradora de caixa

Por Fernanda Guimarães e Mônica Scaramuzzo — De São Paulo



A Compass reúne os ativos do empresário Rubens Ometto Silveira Mello de gás, incluindo a Comgás, adquirida pelo grupo nos anos 2000; bancos já foram mandatados para tocar a operação — Foto: Divulgação

A Cosan, de Rubens Ometto, deve vender uma parte de sua subsidiária de gás e energia

Compass como parte de sua estratégia para reduzir o endividamento. O plano é realizar uma oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) da companhia na B3 até abril, uma transação que deve movimentar R\$ 5 bilhões. O grupo tem 88% do negócio.

Uma fonte próxima ao tema disse que a Compass tem o perfil para ser “a abre-alas de IPOs” no mercado brasileiro, que não registra uma abertura de capital local há mais de quatro anos. Esse interlocutor afirma que a oferta é de grande porte, uma das premissas para a transação, e se trata de uma empresa geradora de caixa, o que a tornaria uma boa candidata para quebrar o jejum na bolsa brasileira.



O BTG Pactual e o Bank of America já estão mandatados, mas o restante do sindicato de bancos que irá estruturar a operação deverá ser contratado ainda nesta semana, disse uma das fontes consultadas. Além da Compass, o grupo Cosan trabalha para a venda de parte da Rumo, sua empresa de logística ferroviária, cujo mandato também está com o BTG Pactual.

Uma fonte disse que a oferta da Compass poderia ocorrer ainda em março, utilizando os dados referentes ao demonstrativo financeiro de 2025, se aproveitando de um momento de forte entrada de capital estrangeiro na B3, fluxo que chega mediante um movimento de diversificação regional de grandes fundos globais. No entanto, dada a pressa para levantar capital, fontes afirmam que o valor total da companhia de gás de Ometto pode sofrer um desconto no mercado. A primeira tentativa de IPO da Compass ocorreu em 2020, mas não foi adiante.

Cosan tem 88% do capital da empresa de gás e energia Compass, que é importante geradora de caixa

No fim de 2024, a Cosan tentou abrir o capital de outra subsidiária, a Moove, de lubrificantes, mas não seguiu em frente, após investidores mostrarem maior seletividade. A oferta iria ocorrer em Nova York. O grupo avaliou, à época, que a companhia estava descontada e não valeria a pena seguir com a operação na bolsa americana.

A Cosan tem utilizado todas as ferramentas para reduzir sua pesada alavancagem, que está próxima de quatro vezes de acordo com os dados referentes ao terceiro trimestre do ano passado. No início do ano passado, o grupo também vendeu toda a sua participação na mineradora Vale, por R\$ 9 bilhões. O investimento do empresário na mineradora, um ano antes, foi considerado um passo estratégico arriscado por agentes do mercado.

Com pesado endividamento e sob o impacto de juros de 15% ao ano, o conglomerado de Ometto anunciou em setembro do ano passado um aumento de capital de R\$ 10 bilhões, movimento que marcou a entrada do BTG Pactual e da gestora Perfin no grupo fundado por Ometto. A transação, contudo, não ajudou a estancar a crise financeira das empresas do conglomerado. A companhia divulga seus resultados anuais no dia 9 de março.

A Raízen é considerada a empresa mais problemática e vai precisar de uma nova injeção relevante de recursos, que tudo indica que virá em sua maior parte da Shell, sócia na joint venture.

Grupo tentou pela primeira vez fazer o IPO da companhia em 2020, mas desistiu da operação

Na proposta da Shell, em um cenário de uma capitalização de cerca de R\$ 5 bilhões da Raízen, a companhia britânica estaria disposta a colocar um pouco mais de R\$ 3,5 bilhões, com o restante vindo da Cosan e seu principal acionista Rubens Ometto, conforme informou o Pipeline. Mas o tamanho da capitalização ainda não está totalmente definido.

Procurados pela reportagem, a Cosan e a Compass não quiseram comentar o assunto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/02/2026

PANAMÁ VAI OCUPAR PORTOS DO CANAL APÓS A MAIOR CORTE DO PAÍS ANULAR CONTRATO COM A CK HUTCHISON

APM Terminals, da AP Moller-Maersk, e uma unidade local da MSC Mediterranean Shipping Company operarão interinamente um porto cada

Por Valor — São Paulo



Navio passa pelo Canal do Panamá — Foto: Divulgação/Panama Canal Authority

O presidente do Panamá, José Raúl Mulino, ordenou a ocupação temporária de dois portos no Canal do Panamá, operados por uma unidade da CK Hutchison Holdings, sediada em Hong Kong, após a Corte Constitucional do país decidir contra a concessão da empresa.

Em discurso nesta segunda-feira, Mulino afirmou que a administração e a operação dos dois portos, localizados no estratégico Canal do Panamá, retornarão à Autoridade Marítima Nacional para “garantir a operação ininterrupta, segura e eficiente dos portos”.

Mulino disse que a ocupação se aplica aos equipamentos móveis nos portos e “não implica a perda definitiva dos direitos de propriedade”. Ele afirmou que o Estado devolverá os bens — que incluem guindastes — aos seus proprietários “quando cessar o motivo determinante da ocupação” e pagará a devida compensação, a menos que os equipamentos sejam vendidos a uma nova parte.

A APM Terminals, divisão da dinamarquesa AP Moller-Maersk, operará um dos portos interinamente, enquanto uma unidade local da MSC Mediterranean Shipping Company, com sede na Suíça, operará o outro até que um novo contrato seja assinado, por meio de um novo processo de licitação, segundo o jornal La Prensa.

A mais alta corte do Panamá anulou, em janeiro, a concessão da CK Hutchison para operar os portos, em um revés para a China. O secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio, elogiou a decisão. A Controladoria-Geral do Panamá havia anunciado uma auditoria da concessão em janeiro de 2025, uma semana antes da posse do presidente americano, Donald Trump.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/02/2026

NOVA VERSÃO DE PROJETO PARA CAPITALIZAÇÃO DO BRB APÓS CASO MASTER PREVÊ ATÉ R\$ 6,6 BILHÕES EM EMPRÉSTIMOS

Proposta visa cobrir o prejuízo causado ao banco distrital pela compra de carteiras possivelmente fraudulentas do banco liquidado pelo Banco Central

Por Mariana Andrade e Jéssica Sant'Ana, Valor — Brasília



Nova versão de projeto para capitalização do BRB após caso Master prevê até R\$ 6,6 bilhões em empréstimos — Foto: Gustavo Minas/Bloomberg

Governo do Distrito Federal (GDF) protocolou nesta terça-feira (24) uma nova versão do projeto de lei para capitalização do Banco de Brasília (BRB). A proposta visa cobrir o prejuízo causado ao banco distrital pela compra de carteiras possivelmente fraudulentas do Banco Master, liquidado pelo Banco Central.

A nova versão prevê que o Distrito Federal, na condição de acionista controlador do BRB, poderá prever operações de crédito com o Fundo Garantidor de Créditos (FGC) ou instituições financeiras até o limite de R\$ 6,6 bilhões. Na versão inicial do projeto, protocolada na sexta-feira (20), não havia esse limite.

Ao todo, o projeto prevê três opções para socorrer o BRB: integralização de capital, inclusive com bens móveis ou imóveis; alienação de bens públicos com destinação de recursos ao banco; e outras medidas que atendam às normas do Sistema Financeiro Nacional (SFN).



Nessa terceira hipótese foi acrescida a possibilidade de operações de crédito de até R\$ 6,6 bilhões.

Outra mudança é em relação ao número de imóveis públicos que podem ser usados como garantia ou vendidos. O novo projeto prevê 9 imóveis, ante os 12 previstos na versão de sexta-feira. Esses imóveis pertencem atualmente ao Distrito Federal, à Companhia Imobiliária de Brasília (Terracap), à Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap), à Companhia Energética de Brasília (CEB) e à Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal (Caesb).

Uma vez aprovado o projeto, o governo pode transferir os imóveis para a propriedade do BRB; constituir garantias; ou vendê-los, seja por meio de veículos societários ou de fundos de investimento, repassando o valor ao banco público.

Já o BRB também poderá explorar esses bens recebidos do GDF por meio de fundos de investimento ou por "quaisquer arranjos negociais admitidos pelo ordenamento jurídico".

O uso de imóveis para socorrer o BRB já era uma alternativa esperada, devido às dificuldades do governo do DF em fazer um aporte direto de dinheiro na instituição financeira.

Conforme mostrou o Valor, o BRB conta com um conjunto de ações para recuperar seu caixa. Entre elas, um pedido de empréstimo junto ao FGC; venda de ativos; estruturação de um fundo imobiliário (FII) com imóveis do governo do Distrito Federal; um empréstimo com um consórcio de bancos; ou um aporte do governo do Distrito Federal.

Tramitação

O projeto deverá ser debatido na próxima semana pela Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF).

O líder do Psol na Casa, deputado Fábio Felix, classificou o novo projeto como um "remendo" da proposta anterior e afirmou que, neste momento, não há "clima" para votá-lo. Segundo ele, os parlamentares ainda não conhecem o teor da proposta encaminhada pelo Executivo.

"Continua sendo um projeto muito mais comprometido em salvar o calendário eleitoral dos agentes políticos do que o BRB. É um remendo que está colocado hoje como projeto na Câmara Legislativa", disse.

De acordo com o deputado, o presidente da CLDF, Wellington Luiz (MDB), pretende pautar a matéria para a próxima semana. Felix não descarta a realização de uma nova reunião, mas reforça que, nas condições atuais, não há ambiente para a deliberação do texto.

O deputado distrital Gabriel Magno (PT) disse que o "debate foi quente", mas destacou haver consenso quanto à necessidade de salvar o BRB. Segundo ele, os parlamentares devem solicitar mais informações ao governo do DF sobre o tamanho do rombo do BRB, além da convocação do secretário de Economia, do secretário da Casa Civil e do presidente do BRB para prestar esclarecimentos à Câmara Legislativa.

Na avaliação dele, o projeto "vai em outra direção" e carece de transparência. "É um cheque em branco que nós não estamos a fim de entregar mais uma vez para o governo. O governador [Ibaneis Rocha] não merece esse cheque em branco. Ele não conquistou a confiança dessa Casa para ter um cheque em branco. Foi ele que colocou o BRB nessa situação", acrescentou Magno.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/02/2026

NOVAS TARIFAS DOS EUA ENTRAM EM VIGOR COM TAXA MAIS BAIXA DE 10%

Medida aumentou a confusão em torno da política comercial americana

Por Valor, com Reuters — São Paulo



— Foto: Pixabay

Os Estados Unidos começaram a cobrar nesta terça-feira uma tarifa de 10% sobre todos os produtos não cobertos por isenções, segundo um aviso emitido pela Agência de Alfândega e Proteção de Fronteiras (CBP, na sigla em inglês). A taxa é a inicialmente anunciada pelo presidente americano, Donald Trump, na sexta-feira, em vez dos 15% que ele prometeu um dia depois.

Em reação à decisão da Suprema Corte que derrubou suas tarifas, justificadas por motivos de emergência, Trump anunciou inicialmente uma nova taxa global temporária de 10%. Ele disse no sábado que a aumentaria para 15%.

No entanto, em um aviso descrito como destinado a “fornecer orientações sobre a Proclamação Presidencial de 20 de fevereiro de 2026”, a CBP disse que, tirando os produtos especificados como sujeitos a isenções, as importações “estarão sujeitas a uma taxa ad valorem adicional de 10%”.

A medida aumentou a confusão em torno da política comercial dos EUA, sem nenhuma explicação sobre o motivo pelo qual a taxa mais baixa foi usada. O Financial Times (FT) citou um funcionário da Casa Branca dizendo que o aumento para 15% virá mais tarde.

A cobrança das novas tarifas começou à meia-noite, enquanto a cobrança das tarifas anuladas pela Suprema Corte foi suspensa. Elas variavam de 10% a até 50%.

A Seção 122, da Lei de Comércio de 1974, permite que o presidente imponha as novas tarifas por até 150 dias a todos os países para lidar com déficits “grandes e graves” na balança de pagamentos e “problemas fundamentais de pagamentos internacionais”.

A ordem tarifária de Trump argumenta que existe um grave déficit na balança de pagamentos na forma de um déficit comercial anual de US\$1,2 trilhão em bens dos EUA e um déficit em conta corrente de 4% do PIB, além de uma reversão do superávit de renda primária dos EUA.

Na segunda-feira, Trump advertiu os países contra o recuo dos acordos comerciais recentemente negociados com os EUA, dizendo que, se o fizerem, ele adotará tarifas muito mais altas sob diferentes leis comerciais.

O Japão disse nesta terça-feira que solicitou aos Estados Unidos que garantam que seu tratamento sob um novo regime tarifário seja tão favorável quanto no acordo existente.

Tanto a União Europeia quanto o Reino Unido indicaram que desejam manter os acordos já firmados, mas o Parlamento Europeu suspendeu na segunda-feira a tramitação do pacto negociado com os EUA até que o governo Trump esclareça sua nova política tarifária.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/02/2026

LEILÃO DA ROTA MOGIANA ATRAI QUATRO PROPOSTAS

A expectativa é que a concessão gere R\$ 9 bilhões em investimentos ao longo de 30 anos

Por Ana Luiza Tieghi e Taís Hirata, Valor — São Paulo

Quatro grupos apresentaram propostas para a concessão rodoviária da Rota Mogiana, cuja licitação será realizada na sexta-feira (27), na sede da B3, pelo governo de São Paulo.

MC Brazil Concessões Rodoviárias, do fundo Mubadala, Motiva (CCR), EPR Participações e o Consórcio Rota Mogiana, da Azevedo & Travassos, enviaram suas propostas.

A expectativa é que a concessão gere R\$ 9 bilhões em investimentos ao longo de 30 anos.



Trecho da Rota Mogiana (SP) que vai a leilão, no dia 27 de fevereiro, na sede da B3 — Foto: Divulgação/Governo do Estado de São Paulo

O projeto abrange 520 quilômetros, com trechos atualmente operados pelo Estado e outros sob gestão da Renovias, concessionária dos grupos Encalço e Motiva (CCR) cujo contrato chega ao fim em abril de 2026. Para a nova licitação da concessão, o governo dividiu o corredor

em dois lotes, o Mogiana e o Circuito das Águas, agregando novas vias a cada um deles.

Na disputa, vencerá o grupo que oferecer o maior valor de outorga fixa ao Estado. O montante mínimo foi definido em R\$ 13,3 milhões.

O novo operador deverá fazer a duplicação de 217 quilômetros, a instalação de 138 quilômetros de terceiras faixas e a construção de 59 novas passarelas, entre outras melhorias.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/02/2026

MRS VAI EMITIR R\$ 1,2 BILHÃO EM DEBÊNTURES INCENTIVADAS

Companhia vai usar o dinheiro no reembolso de investimentos no projeto Baixada Santista, em São Paulo

Por Rita Azevedo, Valor — São Paulo



— **Foto: MRS/Divulgação**

A empresa de logística e transporte MRS anunciou oferta de R\$ 1,2 bilhão em debêntures incentivadas com vencimento em 2041.

A companhia vai usar o dinheiro no reembolso de investimentos no projeto Baixada Santista, em São Paulo. Os recursos servirão para cobrir 30% dos investimentos previstos para o projeto, segundo a MRS.

A agência de classificação de risco Fitch atribuiu rating 'AAA(bra)' à proposta de emissão. A nota reflete "a operação madura da MRS, a força e a resiliência de sua geração de caixa e de suas margens, sua estrutura de capital conservadora e sua adequada liquidez", dizem os analistas em relatório.

Na avaliação da Fitch, o modelo de negócios da empresa se beneficia da demanda cativa por transporte, com cláusulas de proteção de volume para a maioria de seus contratos e um modelo tarifário bem definido.

Além disso, destaca, nos últimos anos, o fluxo de caixa operacional demonstrou resiliência frente a retrações econômicas, taxas de câmbio desfavoráveis e flutuações nos preços de combustíveis e do minério de ferro.

Segundo o cronograma da oferta, a coleta de intenções de investidores será feita no dia 11 de março. A liquidação da operação deve ocorrer dois dias após o procedimento. UBS BB e Santander coordenam a emissão.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/02/2026

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

SOB PRESSÃO AMBIENTAL E POLÍTICA, GOVERNO LULA DEIXA LEILÕES DE HIDROVIAS PARA 2027

- Executivo decidiu revogar decreto sobre estudos diante de manifestações e risco de judicialização em ano eleitoral

- Plano logístico para rios do país acumula dois anos de atraso sobre cronograma original

Por André Borges – Brasília

O governo federal decidiu deixar para 2027 a maior parte dos leilões das primeiras concessões de hidrovias que pretendia fazer no país, em meio ao aumento de pressões políticas e mobilizações de entidades civis e comunidades tradicionais contra os projetos.

Os adiamentos representam um atraso de até dois anos em relação ao cronograma inicial, como ocorreu no caso da licitação planejada para a hidrovia do rio Madeira, que chegou a ser prevista para ocorrer em julho do ano passado, mas agora foi deixada para 2027.



Rio Tapajós, na região de Miritituba, no Pará, transformou-se em uma das principais vias de escoamento de grãos do país por meio dos rios amazônicos - Lalo de Almeida - 3.jul.25/Folhapress

Na noite de segunda-feira (23), o presidente Luiz Inácio Lula da Silva decidiu revogar o decreto nº 12.600, de 28 de agosto de 2025, que previa estudos sobre empreendimentos no rio Tapajós e vinha sendo contestado por movimentos indígenas.

A decisão foi anunciada pelos ministros Guilherme Boulos (Secretaria-Geral da Presidência) e Sonia Guajajara (Povos Indígenas), após reunirem-se com as lideranças do movimento.

O calendário para o ano que vem também passou a ser o horizonte para uma carteira mais ampla de projetos, como os leilões das hidrovias do Tocantins, Tapajós e Amazonas, este último batizado de "hidrovia verde".

Agora, na melhor das hipóteses, o que deve sair neste ano são os editais dessas concessões, mas apenas para serem enviados ao TCU (Tribunal de Contas da União). O leilão das três, na prática, ainda não tem uma data para ocorrer.

Dos cinco projetos prioritários do MPor (Ministério de Portos e Aeroportos), o único que segue com previsão de leilão no segundo semestre deste ano é a hidrovia do rio Paraguai, no trecho que corta Mato Grosso do Sul. Ainda assim, não há certeza de que essa licitação, de fato, ocorrerá.

No último fim de semana, indígenas que se opõem ao plano de hidrovias em rios da Amazônia entraram, pela primeira vez, na parte interna da Cargill, em Santarém, no Pará. O ato ocorrido no sábado (21) foi uma resposta à ordem judicial de desocupação, com o prazo de 48 horas, concedida a pedido da empresa do ramo do agronegócio. As operações no terminal permaneciam paralisadas na manhã desta segunda (23).

Os manifestantes ocupavam a entrada da Cargill desde 22 de janeiro em protesto contra o projeto. Ao longo dos dias, o número de pessoas no ato aumentou e chegou a 1.200, segundo a organização.

As lideranças afirmam que não houve consulta prévia, livre e informada, como determina a Convenção 169 da OIT (Organização Internacional do Trabalho). Elas também apontam riscos à pesca, à segurança alimentar e aos territórios tradicionais.



Indígenas ocupam instalações da Cargill, em Santarém, no Pará, em protesto contra leilão de hidrovia do Tapajós - Adriano Machado - 23.fev.26/Reuters

No rio Madeira, que era considerado o projeto mais maduro da carteira e seria o primeiro a ir a leilão, a pressão veio do campo político. Parlamentares de Rondônia passaram a questionar o modelo de concessão, afirmando que o governo federal pretendia fazer a "privatização do rio", levantando dúvidas sobre a cobrança de tarifas.

O governo federal vê exploração política do assunto e disseminação de informações erradas. Pela proposta federal, a empresa que vencer a concessão de um rio ficará responsável por sua manutenção, como gestão de tráfego de embarcações, dragagem para garantir a navegabilidade, sinalização e gestão ambiental.

O transporte de pessoas não terá custo extra.

A remuneração de cada concessão é feita apenas pelas empresas de carga que já usam o rio, a partir de um valor cobrado a cada tonelada de produtos que transportarem.

"Há falta de entendimento. Ninguém está dando o rio para ninguém. É uma concessão de serviço, como acontece em rodovias, portos e aeroportos. Você deixa de discutir obras e passa a discutir qualidade do serviço, como navegabilidade, segurança, sinalização e monitoramento ambiental", diz Otto Luiz Burlier da Silveira Filho, secretário nacional de hidrovias e navegação do MPor.

Segundo Silveira Filho, parte da reação se deve ao ineditismo do plano. "Tudo que é novo gera um pouco de desconfiança. Foi assim com aeroportos, rodovias e portos, mas hoje, ninguém questiona a diferença de qualidade entre uma rodovia concedida e uma pública", afirmou o secretário.

"As comunidades não terão qualquer tipo de cobrança ou restrição. Pelo contrário, terão novos serviços que hoje o Estado não consegue oferecer de forma estruturada. A tarifa é paga apenas pelas cargas, pelas grandes empresas."

Do ponto de vista econômico, o programa de concessões vinha sendo tratado como peça-chave do governo para reduzir o custo logístico do país.

O volume de cargas transportadas pelos rios foi de cerca de 140 milhões de toneladas em 2025, um crescimento de 8,5% em relação a anos anteriores. Na prática, o objetivo é garantir navegabilidade durante praticamente todo o ano, inclusive em períodos de seca, como a que paralisou os terminais de Porto Velho (RO) em 2024.

Empresas de navegação, tradings e produtores de grãos, que pagariam pelo serviço, têm apoiado o programa e pressionado por sua execução, sob o argumento de que a falta de previsão sobre a navegabilidade eleva custos e atrapalha o escoamento.

"Não houve uma decisão deliberada de jogar tudo para 2027. O que existe é uma maturação natural dos projetos", diz Silveira Filho. "O que acontece é que surgem novos compromissos que não estavam mapeados inicialmente. No Tapajós, por exemplo, estamos assumindo a realização da consulta livre, prévia e informada com base na Convenção 169 da OIT. Isso naturalmente altera o calendário."

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 24/02/2026

COSAN, SHELL E BTG ESTÃO EM NEGOCIAÇÕES AVANÇADAS PARA APORTE NA RAÍZEN, DIZ AGÊNCIA

- BTG Pactual pode adquirir fatia significativa da distribuidora de combustíveis por R\$ 5,5 bilhões
- Joint venture enfrenta crise após altas taxas de juros, safras fracas e investimentos sem retorno

Por Rachel Gamarski e Cristiane Lucchesi – Bloomberg

A Cosan e a Shell estão em negociações avançadas para injetar novo capital em sua joint venture brasileira de açúcar e etanol, a Raízen, segundo pessoas familiarizadas com o assunto.

O objetivo é apresentar um plano aos principais credores e detentores de títulos de dívida da empresa antes de finalizar esse plano.



Tanques de combustível no interior de um Terminal de Distribuição da Raízen em São Paulo, Brasil - Amanda Perobelli -20.ago.25/Reuters

A proposta em discussão inclui investimentos de fundos de private equity administrados pelo Banco BTG Pactual SA, que adquiririam uma participação significativa no negócio de distribuição de combustíveis da Raízen por cerca de R\$ 5,5 bilhões, disseram as pessoas, que pediram para não serem identificadas por estarem discutindo informações confidenciais. As partes ainda discutem qual percentual da dívida da Raízen seria convertido em capital, com as conversas focadas em cerca de 35%, disseram as pessoas.

A Raízen precisa de novo aporte financeiro após ser pressionada por altas taxas de juros, safras abaixo do esperado e uma série de investimentos ambiciosos que ainda não geraram retornos significativos. Sua classificação de risco de crédito foi rebaixada e seus títulos despencaram com a deterioração de sua situação financeira.

O plano em discussão inclui um aumento de capital de R\$ 3 bilhões a R\$ 5 bilhões dos atuais acionistas da Raízen, disseram as pessoas. A Shell contribuiria com R\$ 1,5 bilhão a R\$ 3,5 bilhões, dependendo das futuras demandas de royalties da empresa, disseram as pessoas.

A Cosan, com sede em São Paulo, poderia injetar R\$ 1 bilhão. Rubens Ometto, seu fundador bilionário, contribuiria com outros R\$ 500 milhões, disseram as pessoas. Ometto está buscando um empréstimo para financiar a transação, disseram as pessoas.

O plano inclui uma reorganização societária, separando a Raízen Energia, empresa focada na produção de açúcar e etanol, da distribuidora de combustíveis na qual os fundos do BTG investiriam.

A Raízen Energia transferiria então parte de sua dívida para a distribuidora de combustíveis, separando o fluxo de caixa das duas empresas e alocando parte da dívida para o negócio que gera mais caixa. O acordo incluiria ofertas de ações para proporcionar uma saída para credores e detentores de títulos. A proposta também inclui a venda de ativos, disseram as pessoas.

Os números finais e muitos detalhes ainda precisam ser definidos e um acordo, que depende da opinião de credores e detentores de títulos de dívida, pode acabar não sendo alcançado, segundo as pessoas. Uma reunião com credores e detentores de títulos está prevista para esta semana, de acordo com as pessoas.

Um porta-voz da Shell afirmou que a "prioridade da companhia é garantir que a Raízen identifique e busque soluções que sejam sustentáveis para a JV, para os acionistas e para os demais stakeholders da empresa", e reforçou que a Shell está engajada de forma construtiva para um acordo viável. Cosan, Raízen, BTG e Ometto não quiseram comentar.

O BTG Pactual Holding SA, veículo de investimento dos sócios do banco, investiu R\$ 4,5 bilhões na Cosan em um aumento de capital no ano passado. Embora Ometto mantenha o controle dos direitos de voto, com uma participação de 50,01% por meio da Aguassanta, os sócios do BTG se tornaram os maiores acionistas totais após o acordo, com quase 25%.

Enquanto as partes discutem os termos do acordo, a Cosan também está trabalhando em outras formas de captar recursos. A empresa informou na segunda-feira que está avaliando a possibilidade de realizar uma oferta pública inicial de ações da Compass Gás e Energia, segundo comunicado.

A Raízen também já está vendendo ativos. A empresa de comercialização de energia Mercuria Energy Group está perto de adquirir uma refinaria e centenas de postos de gasolina na Argentina da Raízen por cerca de US\$ 1 bilhão, disseram pessoas familiarizadas com o assunto no início deste mês.

A empresa precisa de um aporte de capital de R\$ 20 bilhões a 25 bilhões, segundo o banco de investimentos UBS BB, no final do ano passado. As negociações para garantir a capitalização se arrastam há meses, impulsionando uma onda de vendas de títulos da empresa.

A Raízen e seus assessores discutiram possíveis cenários, incluindo aplicar um deságio na dívida como parte de uma reestruturação, informou a Bloomberg no início deste ano.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 24/02/2026

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EMPRESAS DE DRAGAGEM AVALIAM PRIMEIRA CONCESSÃO DO SERVIÇO EM PORTO PÚBLICO E PROJETAM NOVAS OPORTUNIDADES

Por Danilo Oliveira Portos e logística 24/02/2026 - 14:38



O Brasil tem no horizonte uma demanda firme por dragagem e serviços associados. Além do aumento do fluxo do comércio exterior nos últimos anos, a necessidade de aprofundamento e manutenção do calado para a recepção das atuais classes de navios em importantes portos do país é urgente. No Paraná, o setor experimentará a primeira concessão da dragagem à iniciativa privada, que deve ser replicada em outros portos públicos. O país conta com a presença de algumas das maiores empresas de dragagem do mundo.

Grupos que possuem portfólio de serviços marítimos e atividades offshore, num mercado que demanda a combinação de expertise técnica, frotas especializadas e excelência operacional. As empresas brasileiras também estão com boas perspectivas, tanto em portos quanto em hidrovias.

A Deme possui contratos de longo prazo na América Latina e tem expectativa de ampliar de forma significativa a sua participação no setor a partir desses contratos. O grupo enxerga o mercado brasileiro de dragagem como bastante consolidado, tendo campanhas de manutenção periódica com um nível razoável de previsibilidade. A empresa observa que a presença de grandes dragas tem se tornado cada vez mais perene, o que é bastante positivo para o mercado portuário nacional.

O diretor-executivo da Deme, Disney Neto, diz que os últimos anos foram muito produtivos em termos de novos investimentos em dragagem. Atualmente, a Deme tem em andamento, ou em processo de preparação, grandes processos no Porto de Santos (SP), Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS). "Esses investimentos incentivam a realização de obras nos portos que atuam no



mesmo ambiente concorrencial, de modo que esperamos a consolidação de outros projetos, em especial privados, que envolvem dragagem e infraestrutura”, analisa Neto.

Ao longo de 2025, a Boskalis manteve uma atuação próxima aos principais projetos e aos players estratégicos do mercado local, acompanhando de forma ativa o desenvolvimento das oportunidades no Brasil. No Uruguai, a Boskalis continua trabalhando no canal Martín García, parte do Rio da Prata, e, no Suriname, recentemente realizou também a dragagem do rio Suriname.

O diretor-geral da Boskalis do Brasil, Sebastiaan van Loenen, reforça que a Boskalis manteve um relacionamento próximo com os principais empreendedores privados, atuando de forma proativa na oferta de soluções técnicas e comerciais voltadas ao desenvolvimento de seus projetos. No segmento público, a empresa avalia que a principal demanda para 2026 estará associada à continuidade do programa de concessões dos principais portos, consolidando oportunidades relevantes para projetos de maior escala e horizonte de longo prazo.

O ano de 2025 confirmou a percepção da Jan De Nul do Brasil quanto à continuidade e constante busca por serviços relacionados à infraestrutura marítima no mercado brasileiro de dragagem. “Entramos no período com projetos relevantes em curso, herdados de 2024, que foram concluídos de forma exitosa e, ao longo do ano, observamos um nível elevado e constante de demanda, tanto no setor público quanto no privado”, resume o diretor comercial da Jan De Nul do Brasil, Ricardo Delfim.

Ele afirma que 2025 foi um ano de intensa atividade para a Jan De Nul no Brasil e confirmou as expectativas traçadas ao final de 2024, além de manter equipamentos operando de forma contínua ao longo de toda a costa brasileira, refletindo um mercado ativo e com demandas diversificadas. “Ao longo do ano, conduzimos uma dezena de contratos de diferentes portes e naturezas, atendendo clientes do setor público e do setor privado”, destaca Delfim.

A Jan De Nul (JDN) considera que esse nível de ocupação demonstra a necessidade permanente de manutenção e aprofundamento dos acessos aquaviários e, por outro, a crescente complexidade técnica dos projetos, que exige operadores com experiência comprovada, frota adequada e capacidade de mobilização. Delfim ressalta que parte relevante dessa atividade esteve associada a contratos de maior duração e maior previsibilidade operacional, o que representa um avanço positivo para o setor e contribui para ganhos de eficiência e planejamento, tanto para os operadores quanto para os usuários dos portos.

O ano passado foi particularmente intenso para a Van Oord no Brasil, com elevado nível de emprego da frota em praticamente toda a costa brasileira. As perspectivas positivas do mercado se refletiram em uma combinação de contratos de manutenção recorrentes e projetos relevantes de aprofundamento. A empresa concluiu etapa relevante do contrato de restabelecimento da profundidade do canal do Porto do Rio Grande, um dos maiores contratos de dragagem em execução no país, com volume superior a 15 milhões de metros cúbicos. As obras tiveram início em 2025 e serão retomadas a partir de março de 2026, após a janela ambiental, mantendo a Van Oord mobilizada no projeto ao longo deste ano.

No Norte, a Van Oord avançou com operações em Juruti e São Luís (MA), em projetos associados à Alcoa. No Nordeste, a empresa permanece ativa no Porto de Suape (PE) e no TMIB (Terminal Marítimo Inácio Barbosa), da VLI em Sergipe. No Sudeste, a empresa manteve ritmo robusto de trabalhos no Porto de Santos e no Porto do Açu, além de ter realizado no Espírito Santo a primeira dragagem na VPorts após a concessão.

No Sul, a Van Oord segue responsável pela dragagem de manutenção nos portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC). “Esse volume de atividades confirma tanto a resiliência da dragagem como serviço essencial quanto a maturidade do mercado brasileiro, que segue demandando soluções técnicas, capacidade operacional e visão de longo prazo”, analisa o diretor geral da Van Oord no Brasil, Erick Aeck.



Atualmente, a Van Oord mantém sua operação no Brasil com quatro dragas de alto desempenho, posicionadas para atender à costa brasileira. São duas dragas de sucção autotransportadoras (hopper), cada uma com capacidade de cisterna de 18 mil m³, e duas dragas de injeção de água (Water Injection Dredgers), prontas para responder de forma eficiente às demandas crescentes por serviços de dragagem de manutenção e aprofundamento.

A América Latina segue apresentando elevada atividade de dragagem, com outros equipamentos da frota da Van Oord empregados em projetos de grande porte. “Essa presença regional, aliada à nossa capacidade de mobilizar dragas adicionais a partir de mercados próximos, garante flexibilidade operacional e rapidez de resposta, assegurando níveis elevados de confiabilidade e continuidade dos serviços aos nossos clientes no Brasil”, destaca Aeck.

A DTA Engenharia considera que o emprego das dragas continuou intenso na costa brasileira em 2025. “Tanto para obras portuárias como para dragagens fluviais e na recuperação de praias com muitas obras em execução e em fase de projeto, dado que a elevação do nível dos mares é real e efetiva”, aponta o presidente da DTA Engenharia, João Acácio Gomes de Oliveira Neto.

Ele destaca que a DTA tem em seu portfólio recente a readequação do canal de acesso do Porto do Rio de Janeiro (RJ), que abrange a dragagem de aprofundamento do Cais da Gamboa e Área Barra Grande, além da derrocagem e preparação para aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos (SP) para 16 metros.

Em 2025, a DTA entregou a primeira obra no Piauí, que envolveu o desassoreamento e construção do cais e da retroárea do Porto de Luís Correia. A empresa também foi contratada para a dragagem de manutenção no trecho do Canal da Feitoria da hidrovia da Lagoa dos Patos, Rio Grande do Sul. Em outubro de 2024, a DTA iniciou a dragagem de manutenção do trecho do Rio Amazonas entre Tabocal e Foz do Madeira, na região Itacoatiara-Manaus.

As expectativas da Dratec Engenharia se confirmaram e a empresa conseguiu aumento da carteira de obras de dragagem. “Aguardamos 2026 com bastante otimismo para dar prosseguimento aos contratos de longo prazo vigentes e incorporando outros serviços de dragagem”, projeta o diretor da Dratec, Marcio Batalha.

Em 2025, a Dratec contratou com a concessionária de águas Iguá a dragagem do Complexo Lagunar da Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro (RJ).

Essa obra vai comportar a dragagem de três milhões de metros cúbicos, a criação de três áreas de manguezais para o plantio de 350 mil mudas e a criação de uma extensa rede de canais para permitir o transporte hidroviário de passageiros numa área extremamente adensada e com carência de transportes públicos. Também em 2025, a Dratec concluiu a dragagem do Porto de São Sebastião (SP) para a companhia docas local (CDSS) e, até o fechamento desta edição, aguardava a liberação ambiental para concluir a dragagem de um trecho do cais do Porto do Rio de Janeiro para a PortosRio.

A empresa também cita a dragagem do terminal da Petrobras em Macaé (RJ) e o derrocamento nos terminais da Transpetro nas Ilhas Redonda e Comprida, no Rio de Janeiro. Executou ainda a recuperação das praias de Piúma, no Espírito Santo, e de Piçarras, em Santa Catarina, além da dragagem com tratamento de rejeitos de bauxita em Barcarena (PA).

A principal novidade dessa atividade no último ano ficou por conta da inédita concessão do serviço de dragagem à iniciativa privada. No leilão realizado em outubro de 2025, o Consórcio Canal Galheta Dragagem (CCGD), formado pela empresa brasileira FTSPar e pelas belgas Deme Concessions NV e Deme Dredging NV superou a chinesa China Harbour Engineering Company (CHEC) Dredging na disputa por viva-voz, na B3, em São Paulo (SP). O lance final dado para pagamento da outorga foi de R\$ 276 milhões, com oferta de desconto de 12,63% em relação às tarifas cobradas hoje dos navios que atracam no terminal paranaense.



Após vencer o primeiro leilão de concessão de dragagem, em consórcio com empresas do grupo Deme, a FTS Participações prevê ganhos estruturantes, previsibilidade permanente de calado e largura de canal, o qual considera o principal fator de competitividade do Complexo de Paranaguá (PR). A empresa projeta mais segurança e eficiência para os terminais do grupo — o TOEX, a PAR 09, a Fortepar e o Porto Ponta do Félix. O resultado do certame foi homologado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) no começo de dezembro.

O contrato inicial terá duração de 25 anos, período no qual terão que fazer investimentos de R\$ 1,2 bilhão. Além de fazer a dragagem, o consórcio vai ampliar o calado do canal, de 13,5 metros para 15,5 metros, para permitir a passagem de embarcações de porte maior do que as que atracam atualmente.

O CEO da FTSpar, Andre Maragliano, destaca que a dragagem representará redução de riscos de restrições operacionais e melhor planejamento comercial e logístico. Ele acrescenta que os benefícios para o porto incluem redução de filas e do tempo de espera de navios, otimização do calado de operação, permitindo navios mais cheios, menor custo logístico por tonelada, mais competitividade internacional e redução de emissões devido à maior eficiência de navegação.

“Com a previsibilidade de calado trazida pela concessão e com o reposicionamento estratégico dos ativos do grupo, a FTS projeta um crescimento significativo. Para 2026, já trabalhamos com expectativas de aumento de volumes, ampliação do mix de cargas, melhoria de margens operacionais e maior participação de mercado, especialmente em Antonina, no PAR09 e na Fortepar”, projeta Maragliano.

Ele conta que algumas melhorias já começam a ser percebidas nos primeiros meses, principalmente na organização operacional, no planejamento e no monitoramento contínuo do canal. Entretanto, o impacto mais profundo ocorre ao longo do primeiro ano de concessão, quando entram em vigor o novo regime de manutenção permanente, o calendário regular de dragagens, os indicadores de performance contratual e a gestão integrada com a autoridade portuária e os terminais. O ganho de previsibilidade começa cedo, mas o ciclo completo de eficiência se consolida entre seis meses e 12 meses após o início efetivo da concessão.

O cronograma é dividido em três grandes etapas. A fase pré-operacional, imediatamente após assinatura, inclui estruturação da sociedade de propósito específico (SPE), detalhamento técnico, mobilização de equipes e equipamentos e o alinhamento operacional com a autoridade portuária. Depois, vem a fase inicial de estabilização do canal com dragagem de manutenção contínua, regularização de cotas e o início do sistema de monitoramento ambiental e hidrográfico.

A terceira fase é a de manutenção permanente durante os 25 anos de concessão. Nela haverá os ciclos regulares de dragagem, relatórios de desempenho, o atendimento às metas do contrato e uma operação baseada em indicadores certificados. “Esse modelo garante que o canal se mantenha constantemente dentro dos parâmetros exigidos, eliminando o risco histórico de oscilações de profundidade”, ressalta Maragliano.

Para a Deme, o modelo de concessão tende a ser uma solução para os gargalos de dragagem nos portos públicos brasileiros. A avaliação é que grande parte desses portos já recolhe um valor de ‘Tabela I’ que seria suficiente para cobrir os custos necessários para manutenção e ampliação dos canais de acesso.

A Deme acredita que o modelo de concessão pode ajudar a alcançar previsibilidade, segurança jurídica e garantia de investimentos. “Ao apostar no modelo de concessão, a premissa básica de basicamente manter a mesma estrutura tarifária no contrato de concessão garante aos usuários um grande ganho de eficiência e redução de custos”, analisa o diretor-executivo da Deme.

Na avaliação da Boskalis, a implementação do programa governamental de concessões da dragagem em portos públicos ampliou de forma significativa as oportunidades no mercado brasileiro, com a possibilidade de projetos de dragagem de maior escala e prazos de execução mais longos. A leitura é que esse novo cenário criou condições favoráveis para a participação de empresas com forte



capacidade técnica, experiência internacional e acesso a equipamentos de grande porte, atributos os quais a Boskalis considera alinhados ao posicionamento dela. A empresa também enxerga que, paralelamente, o mercado privado manteve demandas relevantes, predominantemente associadas a contratos de curto prazo e volumes mais reduzidos.

A Boskalis afirma que seguirá envolvida na análise e no desenvolvimento das próximas oportunidades de concessões de serviços de dragagem. Sob a ótica comercial, a empresa entende que esse modelo de contratação representa um importante diferencial, ao permitir a permanência dos equipamentos no país por períodos mais longos, fortalecendo o mercado local de dragagem. “Somam-se a isso a maior previsibilidade e segurança jurídica dos contratos, fatores que contribuem para um ambiente mais estável e atrativo para investimentos de longo prazo”, comenta van Loenen.

A Van Oord também avalia de forma positiva a concessão dos serviços de dragagem à iniciativa privada, por entender que esse modelo representa uma evolução relevante na forma de contratar o serviço no Brasil. Para a empresa, contratos de longo prazo tendem a oferecer mais previsibilidade, permitindo investimentos em frota, tecnologia e planejamento operacional, além de favorecer uma gestão mais eficiente dos riscos técnicos, ambientais e financeiros. Ao passo que, para o poder concedente, esse modelo contribui para maior confiabilidade dos níveis de serviço, redução de intervenções emergenciais e melhor controle do desempenho ao longo do tempo.

“Ao mesmo tempo, é fundamental que a modelagem das concessões seja bem calibrada, com alocação equilibrada de riscos, regras claras de reajuste e mecanismos que assegurem segurança jurídica. Quando bem estruturada, a concessão cria um ambiente mais atrativo e competitivo, capaz de elevar o padrão técnico da dragagem e fortalecer a eficiência do sistema portuário brasileiro no longo prazo”, sugere Aeck.

Na visão da DTA, o governo fez bem em contratar dragagens de longo prazo sob a forma de concessão para que as empresas possam comprar e investir em equipamentos novos e modernos. Para a empresa, esse modelo ainda precisa ser aperfeiçoado para privilegiar a engenharia brasileira, exatamente como se faz em países desenvolvidos. “Infelizmente, o nosso país não protege as empresas brasileiras. Por outro lado, há que se contratar empresas independentes de dragagem sem vínculos com os terminais, dado o flagrante conflito de interesse — tema que, a nosso ver, precisa ser melhor equacionado”, alega Acácio.

Na visão da Dratec, as concessões para dragagem dos canais, bacias e berços dos grandes portos brasileiros podem se tornar um grande risco para a soberania do Brasil. “Considerando que as grandes empresas de dragagem são de origem estrangeira e que o mundo pode estar passando por grandes transformações, não podemos ficar dependentes em um setor responsável por 90% do comércio exterior do Brasil”, alerta Batalha.

Ele vê Estados Unidos, China, Rússia e Índia como mercados considerados fechados para a dragagem. Batalha ressalta que, nestes países, só operam dragas com bandeiras locais. Nos Estados Unidos, pela “Jones Act”, de 1920, existe a exigência adicional de os equipamentos terem sido construídos em estaleiros estadunidenses, favorecendo a indústria naval local.

A concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá delega a operação, manutenção e ampliação da via aquaviária de acesso a um concessionário privado. O modelo é considerado rentável para todos os players, além de mitigar o risco de interrupção da dragagem. Ele introduz uma gestão de ciclo de vida dos ativos, permitindo que o investimento seja planejado com visibilidade de longo prazo — com redução de mobilizações, melhor alocação de riscos e custos, e adoção de práticas de engenharia de confiabilidade, manutenção preventiva e otimização do ciclo de capital e operação. A expectativa é que esse modelo reduza litígios recorrentes em editais portuários e amplie a previsibilidade das obras, fortalecendo a capacidade dos portos brasileiros em receber navios de maior porte.

O governo federal prevê realizar outras concessões no mesmo modelo em 2026. Na visão da Leggio Consultoria, a solução tem impacto positivo, pois vai gerar mais eficiência na dragagem do acesso aos portos. A empresa que vence o leilão paga uma outorga para usufruir do ativo, assume os riscos do



negócio e fica responsável pelo serviço durante o período estabelecido, recebendo diretamente dos armadores. Deste modo, ambos adquirem mais previsibilidade em relação à continuidade das operações.

Camila Affonso, sócia da Leggio, aponta que, do ponto de vista dos participantes do leilão, é imprescindível a realização de um estudo detalhado, com as projeções de demanda, custos envolvidos e mapeamento de riscos. Esse trabalho serve para embasar o cálculo da proposta adequada, considerando o modelo de negócio do prestador de serviço e as características específicas do segmento portuário e do ativo em questão.

Ela percebe o novo modelo oferecendo oportunidades interessantes para o mercado, mas requerendo atenção na elaboração da proposta, sob o risco de comprometer a rentabilidade da operação. Camila recomenda que as empresas contem com auxílio especializado e isento para realizar este estudo, pois o setor de infraestrutura tem particularidades que impactam as projeções, principalmente por serem contratos de longo prazo.

Camila acredita que a concessão da dragagem contribui para resolver um tema crítico para a infraestrutura logística do país. Ela considera positiva a maneira como o leilão se concretizou, com a participação de empresas com histórico técnico na execução do serviço e experiência no ambiente regional de Paranaguá.

A consultora espera que, uma vez que outros leilões neste modelo sejam bem-sucedidos, haja uma consolidação da forma de contratar o serviço nos portos públicos, podendo aumentar a disponibilidade das dragas e a participação de empresas com esse perfil. Há expectativa de replicar o modelo para os portos de Santos (SP), Rio Grande (RS) e Salvador (BA).

“Existe um ambiente positivo dos investimentos sendo realizados e segurança maior porque existe operacionalidade da navegação do canal. Precisamos do aprofundamento, manter Paranaguá num papel central na movimentação de contêineres, exige navios mais profundos”, analisa Camila.

Um aspecto positivo é a maior segurança de que as obras serão executadas pela iniciativa privada. A consultora observa, no entanto, que essa novidade é um modelo de governança mais complexa e acaba se afastando do modelo tradicional, Landlord, adotado em portos de outras regiões do planeta. “Não é usual ter o ‘fatiamento’ da prestação de serviços, que normalmente ficam concentradas na autoridade portuária”, comenta Camila.

Para a especialista, existe um contexto de aumento da complexidade da governança que será preciso acompanhar, porque, eventualmente, pode gerar algum tipo de impacto que hoje não é possível prever. Apesar de o leilão ter sido concluído com redução substantiva, em torno de 12% para o usuário final, será preciso observar essa mudança no longo prazo. Ela acrescenta que a autoridade portuária perde acesso à tarifa representativa de seu balanço, que poderá ter que ser reequilibrado através de outras tarifas, sob o risco de recair como cobrança sobre o usuário.

Além da dragagem, as empresas especializadas continuam a buscar a diversificação de suas atuações no país, aproveitando a experiência em outros serviços, inclusive em outras regiões do planeta. A Deme atua no mercado de infraestrutura, que abrange construção de portos, aeroportos, ilhas artificiais e túneis submersos, incluindo atividades correlatas ao setor de petróleo e gás, instalação de parques eólicos offshore e remediação ambiental.

“Naturalmente em cada região em que atuamos, o que inclui o Brasil, buscamos estar atentos a todas as áreas de atuação, buscando oportunidades de atuação. No Brasil, além das atividades de dragagem, acompanhamos com atenção os potenciais desdobramentos da indústria offshore, assim como potenciais investimentos na Margem Equatorial”, comenta Neto.

Com origem nos Países Baixos e mais de 115 anos de história, a Boskalis atua na criação de novos horizontes para seus stakeholders, atendendo aos mercados de portos, energia offshore, infraestrutura marítima e infraestrutura terrestre em todo o mundo. Loenen diz que, apesar de a



empresa ser reconhecida no Brasil por sua atuação em dragagem, outras divisões do grupo Royal Boskalis também acumulam realizações expressivas em águas nacionais, com destaque para a Smit Salvage e a Offshore Marine Services.

Ele diz que a Boskalis compreende a relevância estratégica do mercado offshore como um todo e, desde a inauguração de seu escritório no Brasil, mantém como eixo central o atendimento a diferentes segmentos desse mercado, refletindo a amplitude de suas soluções marítimas. O grupo destaca os serviços de salvamento, transporte de plataformas no contexto de descomissionamento e apoio offshore, reforçando o posicionamento comercial da Boskalis como um parceiro integrado para projetos de elevada complexidade.

A Boskalis globalmente conta com uma frota ampla e versátil composta por dragas de diferentes capacidades — dragas autotransportadoras de arrasto e sucção, cortadoras, dragas mecânicas e niveladores de fundo. Além das atividades de dragagem, a empresa dispõe de um extenso portfólio offshore (incluindo embarcações semissubmersíveis para transporte de cargas pesadas, embarcações de apoio à construção, AHTS (manuseio de âncoras) e rebocadores oceânicos, navios-guindaste, operações de mergulho submarino e levantamento batimétrico marítimo.

Loenen destaca que a Boskalis possui presença significativa na construção de parques eólicos offshore, presta serviços de longo prazo em terminais para instalações de petróleo e gás e é a empresa líder global em salvamento marítimo, auxiliando embarcações em situação de risco. “Muitos desses serviços também vêm sendo prestados ao longo dos anos no Brasil. A empresa dispõe de infraestrutura física no Brasil e no exterior, além de equipes altamente qualificadas para atender projetos em todo o país”, ressalta o diretor.

A Van Oord se define como empresa infraestrutura marítima integrada, com atuação ao longo de todo o ciclo de vida de ativos costeiros, portuários e offshore. A estrutura conta com duas grandes unidades de negócios. Dredging & Infra, além da dragagem de manutenção e aprofundamento, abrange obras portuárias complexas, desenvolvimento de canais de acesso, proteção costeira, recuperação de áreas degradadas e soluções baseadas na natureza (Building with Nature). Essas atividades permitem à empresa participar de concessões e contratos de longo prazo.

A unidade Offshore Energy é voltada ao desenvolvimento e à construção de infraestrutura para energia offshore, com destaque para eólica marítima, mas também para soluções relacionadas à transição energética, como fundações, cabos submarinos e infraestrutura associada. Além disso, a empresa tem a linha de negócios Ocean Health, que reúne projetos ligados à restauração de ecossistemas marinhos, reforço da resiliência costeira e soluções que combinam infraestrutura com ganhos ambientais mensuráveis.

“Essa diversificação não representa um afastamento da dragagem, mas sim sua evolução natural. A dragagem continua sendo um pilar central, agora integrada a soluções mais amplas, de longo prazo e alinhadas às demandas atuais de sustentabilidade, eficiência e segurança jurídica dos projetos”, explica Aeck.

Batalha, da Dratec, ressalta que a empresa sempre atuou de forma diversificada desde a sua fundação, em 1983. Além da dragagem, o escopo da empresa abrange obras portuárias, oleodutos e emissários submarinos e diversas modalidades de obras hidráulicas e contenção de enchentes em áreas urbanas.

Acácio frisa que a DTA também oferece outros serviços, não se limitando à dragagem. Ele destaca engenharia portuária e consultoria de projetos, estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA), licenciamento e consultoria ambiental, bem como a recuperação de praias e obras costeiras. Também está no escopo da empresa a derrocagem e remoção de afloramentos rochosos em canais e hidrovias, projeto e construção de estruturas portuárias, marítimas, fluviais e dragagem ambiental.

A DTA vai executar as dragagens de aprofundamento do Porto de Natal (RN) e Porto de Recife (PE). Também está previsto o início das obras de derrocagem do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins, que



marcará um passo importante para o desenvolvimento do setor hidroviário. Acácio diz que existem muitas oportunidades de serviços de dragagem em rios e que a concessão de hidrovias deverá ser uma realidade.

A Jan De Nul registrou uma demanda expressiva por serviços de dragagem em vias interiores no Brasil, especialmente no período entre 2022 e 2024. Nesse intervalo, houve alguns contratos privados de manutenção na Hidrovia do Rio Amazonas e a oportunidade de executar a dragagem de manutenção de aproximadamente 600 quilômetros da hidrovia do Rio Madeira, entre Porto Velho (RO) e Manicoré (AM), com o uso de uma draga Hopper (TSHD). “Observamos, de forma gradual e consistente, um crescimento da demanda por dragagem em vias interiores, impulsionado por fatores estruturais claros”, conta Delfim.

Nos últimos anos, a Boskalis tem sido frequentemente consultada para o desenvolvimento de estudos e prospectos voltados à dragagem de hidrovias e à navegação interior. A empresa avalia essas oportunidades de forma estratégica, apoiada em sua experiência internacional nesse tipo de projeto, executado em diferentes mercados ao redor do mundo, o que reforça sua capacidade de transferir conhecimento e soluções consolidadas para o contexto brasileiro. A Boskalis está executando grandes projetos de dragagem de vias navegáveis em diversos rios, como por exemplo a dragagem do Rio Weser, na Alemanha, e o projeto “Room for the Rivers”, nos Países Baixos.

Batalha diz que a Dratec vem participando de concorrências públicas e convites de empresas particulares para diversos portos e terminais na costa brasileira, e em hidrovias, sendo que nas vias interiores sempre condicionadas à liberação da licença ambiental, que vem retardando projetos com a lentidão destes processos. O diretor cita o desafio de executar no Rio de Janeiro uma obra de grande porte numa região altamente sensível em termos ambientais com a presença de fauna e flora específicas do bioma de restinga.

Ele explica que os equipamentos operam com monitoramento frequente de equipes multidisciplinares e de agências ambientais. “Além da utilização de práticas rigorosas da emissão de CO₂, da utilização de diesel com baixo teor de enxofre, estamos utilizando de forma pioneira óleos hidráulicos biodegradáveis, não impactando o meio aquático em caso de eventual derramamento no mesmo”, destaca Batalha.

Acácio destaca que a DTA desenvolveu dragas 100% elétricas com telecomando e telemetria, operadas a distância, segundo ele, uma inovação destacada para o setor de dragagem e pioneiro em nível mundial. A DTA possui seis dragas de sucção e recalque de 8” a 24”; dragas mecânicas com batelões transportadores e seis dragas Hopper de mil m³ a 10,5 mil m³. Além disso, está em fase de aquisição mais duas dragas Hopper novas de cinco mil m³ e oito mil m³, respectivamente.

O diretor-executivo da Deme considera que as embarcações são os principais ativos do grupo e que as atividades de sustentabilidade relacionadas a elas são as que têm mais impacto em relação a esse elemento. “A frota própria da Deme já possui diversos ativos capacitados a operar com combustíveis mais sustentáveis como GNL (gás natural liquefeito), biocombustíveis, dentre outros. Contudo, ainda existem restrições de fornecimento no Brasil para que essas soluções sejam plenamente alcançadas”, ressalta Neto.

Loenen diz que a Boskalis está ativamente envolvida no desenvolvimento de projetos, soluções e equipamentos inovadores, com forte foco em desempenho ambiental e sustentabilidade. Nos últimos anos, o grupo implementou iniciativas e tecnologias voltadas à redução do consumo de combustível e das emissões de sua frota, alinhando a eficiência operacional às crescentes exigências ambientais do mercado.

Esse compromisso se reflete tanto nos investimentos em engenharia avançada quanto na adoção de práticas operacionais responsáveis, fortemente apoiadas pela cultura de segurança e sustentabilidade do programa Nina, que orienta todas as atividades da empresa. O diretor menciona que a mais recente draga autopropelida de grande capacidade do grupo, Seaway, está sendo construída com tecnologia que permite o uso de metanol verde como combustível alternativo.



Loenen detalha que o projeto da proa da embarcação e a propulsão por azipods também contribuem para uma operação mais eficiente em termos de consumo de combustível. “O conceito geral do projeto incorpora uma série de inovações de engenharia que proporcionam ganhos significativos de eficiência energética, resultando em uma redução expressiva das emissões e reforçando o posicionamento da Boskalis como parceira de referência em soluções sustentáveis para projetos de dragagem e infraestrutura marítima”, salienta o executivo.

Aeck diz que a Van Oord tem avançado de forma consistente na redução das emissões de suas operações, combinando inovação tecnológica, eficiência energética e o uso de combustíveis menos poluentes. Em 2025, chegou ao Brasil a draga Vox Alexia, embarcação preparada para operar com GNL e projetada para padrões elevados de eficiência energética e redução de emissões.

Paralelamente, a empresa vem testando e ampliando o uso de combustíveis renováveis, além de implementar melhorias operacionais e tecnológicas em sua frota. A parceria com o Porto do Açu (RJ) tem permitido à Van Oord avançar em iniciativas relacionadas à transição energética em operações portuárias. “Nossa participação ativa na COP30 em 2025 reforçou esse posicionamento e contribuiu para gerar resultados práticos, estimulando parcerias e projetos voltados à descarbonização do setor marítimo portuário”, afirma Aeck.

A Van Oord entende que a plena utilização do potencial de equipamentos modernos depende do desenvolvimento da cadeia de fornecimento de combustíveis menos poluentes. “Investimentos em infraestrutura, escala e competitividade nesse setor são essenciais não apenas para viabilizar economicamente o uso desses combustíveis, mas também para acelerar sua adoção e ampliar os benefícios ambientais para toda a indústria”, salienta Aeck.

A sustentabilidade e a redução do impacto ambiental das operações também fazem parte da estratégia de longo prazo da Jan De Nul, especialmente considerando a relevância crescente do mercado de energias renováveis offshore no portfólio do grupo. Segundo Delfim, esse compromisso está diretamente incorporado ao desenvolvimento da frota, dos equipamentos e à forma de concepção e execução dos projetos. O grupo assumiu o compromisso de reduzir suas próprias emissões de GEE em 40% até 2035.

A JDN projeta internamente seus próprios navios e sistemas, a fim de integrar soluções de eficiência energética, controle de emissões e desempenho operacional desde a fase conceitual dos projetos, e não apenas como adaptações posteriores. A partir dessa base, as iniciativas se estruturam em diferentes frentes complementares.

Uma parcela relevante da frota já opera com a tecnologia Ultra Low Emission (ULEV), desenvolvida internamente pelo próprio grupo. Esses sistemas permitem reduções substanciais nas emissões de óxidos de nitrogênio (NOx), material particulado e CO₂, além de ganhos consistentes de eficiência no consumo de combustível. Essa tecnologia é relevante para operações de dragagem, que são intensivas em energia e demandam longos períodos de operação contínua.

Em termos globais, a atual frota de dragagem do grupo Jan De Nul é composta por 29 dragas autotransportadoras de sucção e arrasto (Hoppers), 12 dragas de corte e sucção (Cutter Suction Dredgers), seis dragas retroescavadeiras (Backhoes), 17 batelões de casco bipartido, cinco dragas de injeção de água (WID) e uma embarcação dedicada à contenção de derramamentos de óleo e ao nivelamento do leito.

O grupo também dispõe de uma frota especializada composta por jack-up vessels para instalação de turbinas eólicas (WTIVs), embarcações para instalação de rocha submarina, lançamento de cabos e umbilicais, embarcações multipropósito, equipamentos de trenching e navios de grande capacidade de içamento (heavy lift). “Essa combinação de ativos reforça a capacidade do grupo de atuar de forma integrada nos diferentes segmentos marítimos e offshore, no Brasil e na região”, enfatiza Delfim.



Entre os projetos tecnicamente desafiadores e de elevada relevância operacional com atuação da JDN em 2025, Delfim cita a dragagem de aprofundamento do canal interno de Suape (PE). Essa obra é considerada de alta complexidade em função das características geológicas do material dragado, que exigiu soluções técnicas específicas e a mobilização de uma das dragas Backhoe mais potentes atualmente em operação.

“A disponibilidade desse tipo de equipamento de grande porte e capacidade não é comum no mercado regional, o que foi determinante para o atendimento às exigências técnicas do projeto e para o cumprimento dos prazos estabelecidos”, explica Delfim. A JDN também esteve empenhada na dragagem de manutenção do Porto de Paranaguá (PR), em um contrato de maior horizonte temporal, voltado à preservação dos níveis de serviço e à segurança da navegação em um dos principais corredores logísticos do país.

O último ano também marcou o início da dragagem de aprofundamento do canal de acesso externo ao Porto de São Francisco do Sul (SC). Delfim diz que se trata de um projeto pioneiro e de grande relevância para o sistema portuário nacional, não apenas pelo volume envolvido, mas sobretudo pelo conceito adotado. Nessa obra, o material dragado do canal externo está sendo utilizado de forma benéfica na recuperação da linha de costa do município de Itapoá (SC). O projeto contempla aproximadamente 12 milhões de m³ dragados no canal e cerca de sete milhões de m³ reaproveitados na restituição da linha de costa, conciliando ganhos logísticos, ambientais e sociais em uma abordagem integrada.

Além desses contratos de maior porte, Delfim destaca a sequência de obras de dragagem de manutenção executadas pela Jan De Nul com a draga TSHD Ortelius. Em um intervalo de aproximadamente três meses, foram conduzidos quatro projetos distintos, em quatro estados diferentes, abrangendo desde o Espírito Santo até o Pará. “Essa campanha evidenciou a capacidade do grupo de mobilizar rapidamente equipamentos e equipes, oferecendo soluções eficientes mesmo em um cenário de logística complexa e de múltiplos requisitos regulatórios locais”, ressalta.

O diretor comercial da JDN no Brasil explica que esses contratos, firmados ao longo de 2025, se estendem para 2026, garantindo uma elevada ocupação dos ativos da JDN e reforçando a importância de projetos bem estruturados, com visão integrada entre infraestrutura portuária, meio ambiente e desenvolvimento regional.

Delfim conta que a Jan De Nul acompanhou de forma muito próxima o processo de concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá desde as suas fases iniciais, incluindo a participação ativa na consulta pública. A JDN considera um marco importante para o setor de infraestrutura aquaviária no Brasil, na medida em que inaugura um modelo de contratação com foco em contratos de longo prazo, previsibilidade operacional e possibilidade de maior eficiência sistêmica. “Entendemos que se trata de um modelo funcional e sustentável, com potencial de gerar ganhos relevantes para o sistema portuário como um todo”, comenta Delfim.

Ele pondera que a JDN vê que esse modelo ainda tem espaço para evoluir, aprimorando distribuição de riscos entre poder concedente e concessionário, de forma a refletir melhor as particularidades técnicas, operacionais e de capital intensivo inerentes à dragagem. A leitura é que um equilíbrio adequado de riscos é fundamental para atrair operadores experientes, estimular investimentos contínuos em frota e tecnologia e garantir níveis de serviço elevados ao longo de todo o período concessório.

A JDN também considera relevante que, nas próximas concessões planejadas, os critérios de qualificação e participação dos concorrentes sejam cada vez mais bem calibrados, privilegiando empresas e consórcios cuja atividade principal esteja diretamente relacionada à dragagem e à gestão de infraestrutura aquaviária. “Esse cuidado contribui para assegurar que os concessionários tenham efetiva capacidade técnica, operacional e histórico comprovado no segmento”, analisa Delfim.

Ele salienta que, do ponto de vista de mercado e de boa governança, é saudável que o poder concedente avalie mecanismos que preservem a ampla concorrência ao longo do tempo, evitando



concentrações excessivas de concessões em um único ente econômico, assim como de ente controlado, direta ou indiretamente, por Estados soberanos ou agências estatais.

Na avaliação da JDN, a adoção de critérios claros de independência decisória, transparência societária e alinhamento de interesses contribui para a proteção de infraestruturas críticas, para a segurança operacional de longo prazo e para a sustentabilidade econômica do sistema portuário e hidroviário brasileiro. A empresa acredita que a pluralidade de operadores qualificados tende a fomentar inovação, eficiência e resiliência ao setor.

Os gargalos de acesso a grandes portos brasileiros hoje prejudicam a recepção de porta-contêineres mais modernos, adiando a renovação da frota e o uso de combustíveis renováveis e menos emissores. O alerta é do Centro de Navegação Transatlântica (Centronave), que cita a demora no avanço da dragagem para aprofundamento e manutenção dos canais de acesso, assim como a falta de capacidade instalada nos terminais portuários que operam contêineres no país.

“Os navios hoje que saem dos estaleiros, ou com emissão reduzida ou com emissão zero, são navios maiores e que não entrariam em portos brasileiros por falta de infraestrutura, condenando a continuarmos usando uma frota mais velha e emissora de carbono”, afirma o diretor-executivo do Centronave, Cláudio Loureiro.

Ele lembra que, apesar do adiamento da decisão sobre estrutura Net Zero da Organização Marítima Internacional (IMO) para outubro de 2026, serão estabelecidas regras para eliminar as emissões do transporte marítimo global até 2050, com aplicação de sobretaxa para os armadores que não se enquadrarem às metas de redução de emissões.

Loureiro acrescenta que esse atraso na renovação da frota terá impacto no preço dos produtos, que já são distantes dos grandes mercados consumidores e porque a movimentação acaba sendo mais cara. “Alguns navios custam até US\$ 100 mil para esperar três a quatro dias em Santos, consumindo combustível fóssil. Eles não poderão ser trocados porque os portos não têm capacidade de recepção”, lamenta.

Ele menciona a falta de capacidade física em Santos (SP), que opera hoje com taxas de ocupação acima de 90%, além do limite usual de eficiência de aproximadamente 65% preconizado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). O cenário, observa, é de falta de berços, de armazenagem e de calado para navios de maior porte em relação aos que escalam os portos do país atualmente.

Os transportadores marítimos de longo curso chamam a atenção para o déficit de infraestrutura portuária, principalmente no maior porto do país. Há mais de uma década, o Porto de Santos não recebe uma expansão significativa de cais, assim como os portos brasileiros. A avaliação do Centronave é que a demanda cresceu, os navios aumentaram de tamanho, chegando a 366 metros, mas a infraestrutura permaneceu estagnada.

O Centronave estima que o custo anual da ineficiência e dos navios parados em fila seja da ordem de R\$ 1,6 bilhão, deixando de exportar US\$ 20,6 bilhões anualmente por Santos devido ao déficit, prejudicando exportadores, importadores e, consequentemente, o consumidor brasileiro.

Para a JDN, o Brasil segue apresentando uma combinação singular de desafios operacionais, necessidade de aumento de calados, adaptação à frota de navios de maior porte e uma série de entraves regulatórios e administrativos, com especial foco àqueles vinculados ao licenciamento ambiental e tributários. A empresa entende que, nesse contexto, a dragagem permanece como um elemento estruturante da competitividade logística do país, exigindo planejamento de médio e longo prazos, contratos mais robustos e elevada capacidade técnica por parte dos operadores.

Delfim avalia que, apesar da maturidade crescente do mercado e da evolução dos marcos regulatórios, ainda persistem incertezas de natureza jurídica e administrativa que impactam o ambiente de contratação. Ele diz que, mesmo em processos licitatórios conduzidos de forma objetiva e



tecnicamente consistente, por vezes concorrentes não exitosos recorrem a ações administrativas, regulatórias ou judiciais como tentativa de alterar o resultado dos certames. “Normalmente menos capacitados tecnicamente e muitas vezes mais por frustração competitiva do que por fundamentos técnicos robustos.”

O diretor comercial considera que, embora na maioria dos casos acabe prevalecendo atuação técnica, objetiva e imparcial dos órgãos de controle e supervisão, esses movimentos acabam gerando atrasos relevantes na implementação dos contratos, uma vez que a administração pública é obrigada a analisar cada uma dessas manifestações.

Segundo Delfim, é um fator que adiciona ineficiência ao sistema, sem que se percebam, na prática, efeitos dissuasórios ou consequências proporcionais para os agentes que recorrem sistematicamente a esse tipo de iniciativa. “Esse cenário reforça a importância de processos cada vez mais claros, previsíveis e tecnicamente bem fundamentados, bem como de mecanismos que contribuam para maior celeridade e segurança jurídica na execução dos projetos”, recomenda Delfim.

Olhando para 2026, a JDN observa um pipeline bastante relevante de oportunidades tanto no segmento público quanto no privado. No curto prazo, a empresa lidera em fase avançada de disputa um contrato de dragagem de aprofundamento e manutenção no Porto de Santos. Recentemente, a JDN também assinou contrato para a recuperação de parte da linha de costa de Navegantes.

Além dessas oportunidades já concretas, a JDN tem no radar uma série de potenciais projetos distribuídos praticamente por toda a costa brasileira, bem como algumas iniciativas relacionadas à navegação interior que já se encontram em estágio de desenvolvimento. Esse movimento reflete tanto a necessidade recorrente de manutenção dos acessos aquaviários quanto a busca por maior eficiência logística em portos estratégicos.

A JDN também está atenta às concessões dos canais de acesso aos portos de Itajaí (SC), Rio Grande (RS) e Santos (SP), que já foram anunciadas pelo poder concedente como processos próximos de publicação. A empresa vê essas iniciativas como estruturantes, com potencial de estabelecer novos referenciais para a gestão de acessos aquaviários no país.

“O próximo período será marcado por um calendário político mais intenso, o que tende a influenciar o ritmo de alguns processos licitatórios. A nossa leitura é que parte dessas concorrências pode acabar se concentrando de forma mais acumulada no primeiro semestre de 2026. Ainda assim, o cenário geral permanece positivo, com uma carteira de projetos consistente e perspectivas favoráveis para empresas com capacidade técnica, operacional e financeira comprovadas”, pondera Delfim.

A Van Oord enxerga 2026 como um ano promissor para a continuidade da elevada demanda por serviços de dragagem no Brasil, tanto em portos públicos quanto privados. Entre as principais oportunidades, a empresa aguarda as possíveis concessões dos acessos aquaviários dos Porto de Itajaí e do Porto do Rio Grande, projetos estratégicos e de grande relevância para o setor portuário nacional.

Além disso, a exemplo do que ocorreu em 2025, a Van Oord observa crescimento consistente da demanda por parte de grandes iniciativas privadas e parcerias público-privadas, especialmente ligadas à modernização, ampliação de capacidade e aumento da eficiência da infraestrutura portuária. Esses investimentos, na percepção da empresa, são fundamentais para acompanhar o crescimento da movimentação de cargas e preservar a competitividade dos portos brasileiros.

A Van Oord avalia que o Sudeste e o Sul devem concentrar a maior parte da demanda, com destaque para os portos de Porto de Santos, Paranaguá, Itajaí e Porto do Rio Grande. Ao mesmo tempo, o Norte do país também apresenta um potencial relevante, impulsionado pelo desenvolvimento de novos corredores logísticos e pela intensificação das operações nos portos da Amazônia.

“Esse conjunto de oportunidades, aliado ao avanço dos modelos de concessão e ao fortalecimento das parcerias entre os setores público e privado, reforça a perspectiva de um mercado de dragagem

dinâmico e estruturado, consolidando o Brasil como um player estratégico no comércio marítimo global”, afirma Aeck.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2026

DESCARBONIZAÇÃO E PORTE DOS NAVIOS EXIGEM SOLUÇÕES TÉCNICAS NA OPERAÇÃO DE REBOCADORES PORTUÁRIOS

Por Danilo Oliveira Portos e logística 24/02/2026 - 14:38



A alta ocupação dos portos brasileiros e o aumento do porte dos navios de longo curso que os escalam exigem mais eficiência dos rebocadores e diversificação e complexidade das manobras. As empresas vêm conseguindo dar conta do recado e continuam a ampliar suas frotas com investimentos em novas embarcações e em tecnologias de descarbonização. A atividade segue aquecida e com novas encomendas de rebocadores para construção em estaleiros brasileiros. Entre os desafios estão o monitoramento e os padrões de segurança para garantir operações sustentáveis e

eficientes.

A Camorim considerou o ano de 2025 bastante positivo para a empresa, e um período de consolidação e fortalecimento operacional. A avaliação é que houve avanço de forma consistente em eficiência, ampliação da capacidade de resposta e atendimento a manobras de maior complexidade. Além disso, a entrega de novos rebocadores ao longo do ano contribuiu diretamente para a ampliação da presença e para o fortalecimento da posição da empresa nos portos em que já atuava.

Em regiões estratégicas como Santos (SP), Sepetiba (RJ), Vila do Conde (PA) e Porto do Açu (RJ), a Camorim registrou aumento na movimentação. A leitura da empresa é que esse acréscimo deve-se à expansão da atividade portuária e à confiança dos clientes na qualidade dos serviços prestados. “Crescemos de forma responsável, com investimentos alinhados à demanda e à sustentabilidade das operações”, afirma a coordenadora comercial da Camorim Serviços Marítimos, Stéfany Duarte.

As operações de longo curso continuaram sendo o principal impulsionador dos resultados da Camorim no último ano. Destaque para o suporte aos porta-contêineres, para o volume de exportação de minério e para o crescimento das operações de grãos. Nesse contexto, além dos portos tradicionais do Sul e Sudeste, sempre com grande demanda nas operações de navios de grãos, a Camorim observa um avanço significativo da exportação de grãos pelos portos do Arco Norte, como Santarém (PA), Vila do Conde (PA) e Itaqui (MA), que tiveram papel relevante no desempenho do ano.

Também houve maior participação em operações de combustíveis e em operações ship-to-ship (STS), especialmente nos portos de Sepetiba e do Açu, no estado do Rio de Janeiro. “Esse conjunto de cargas trouxe maior estabilidade operacional e contribuiu de forma decisiva para os resultados positivos do apoio portuário em 2025”, analisa Stéfany.

O ano de 2025 também foi de forte avanço para a Svitser Brasil. A empresa manteve o ritmo positivo que o setor vem observando nos últimos anos e conseguiu ampliar a atuação com iniciativas estratégicas em inovação, sustentabilidade e expansão operacional. Atualmente, a empresa opera em diversos portos brasileiros, incluindo Itaqui (MA), Salvador (BA), Suape (PE), Pecém (CE) e Fortaleza (Mucuripe-CE), Santos (SP), Vitória (ES), Rio Grande (RS), São Francisco do Sul (SC) e Itapoá (SC), além de Paranaguá (PR) e Antonina (PR).

Durante a última Intermodal, realizada em abril em São Paulo (SP), a Svitser celebrou 10 anos de operação no Brasil e a trajetória de crescimento contínua. “Hoje, estamos presentes em nove dos principais portos do país e continuamos com uma alta taxa de investimento e construção de embarcações novas e modernas nos estaleiros brasileiros. Posso dizer que 2025 foi um ano de



expansão, consolidação e preparação para um ciclo ainda mais robusto de desenvolvimento no apoio portuário brasileiro”, resume o presidente da Svitzer no Brasil, Daniel Reedt Cohen.

Ele afirma que a frota da Svitzer atende qualquer tipo e tamanho de navio que escala a costa brasileira e a carteira de clientes é diversificada e em expansão. Incluindo todos os tipos de cargas containerizadas no longo curso e cabotagem, além dos grãos em geral (soja, milho, açúcar etc.) fertilizantes, graneis líquidos (combustíveis), cargas de projetos e automóveis em navios ro/ro.

Cohen ressalta que as operações de apoio à indústria offshore (reboque de embarcações e instalações destinadas ao apoio de plataformas), apoio e reboque de navios com problemas técnicos para locais seguros, assistência em docagens e desencalhes exigem coordenação rigorosa e padrões elevados de segurança, o que a empresa segue fortalecendo.

A Saam Towage também vem apresentando crescimento sólido ao longo dos anos, principalmente a partir da aquisição de 21 rebocadores da Starnav em meados de 2023, que viabilizou a expansão das atividades da Saam para novos portos no Brasil. “A empresa enxerga grandes desafios no futuro, com a demanda por rebocadores cada vez mais potentes e eficientes, e a Saam vem se preparando para manter o pleno atendimento às necessidades de nossos clientes”, avalia a gerente da Saam Towage no Brasil, Renata Ervilha.

A Saam conta hoje com 67 rebocadores, sendo 63 próprios e quatro afretados a casco nu. Em 2025, a empresa obteve prioridade de financiamento junto ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) para a construção de quatro rebocadores. “O processo de contratação do estaleiro ainda está em andamento, mas temos previsão de definir este contrato em breve”, conta Renata.

Ela diz que a Saam busca manter sua frota de rebocadores estrategicamente distribuída ao longo da costa para atender estas operações especiais, contando com 67 rebocadores, de até 86 toneladas de bollard pull, sendo 19 embarcações dotadas de guincho de popa e 15 embarcações com sistema de combate a incêndio classe FIFI-1, eficientes em situações de emergências em navios e terminais portuários.

A Svitzer Brasil conta com uma frota em expansão, com 23 rebocadores em operação no país, distribuídos entre os nove portos onde atua. Cohen salienta que a frota é uma das mais novas do mercado e composta 100% por embarcações próprias, garantindo a capacidade necessária para atender com segurança e eficiência às demandas dos clientes. Ele frisa que os planos de expansão seguem firmes e alinhados ao crescimento do mercado brasileiro.

Recentemente, a Svitzer recebeu do Estaleiro Rio Maguari (ERM) o rebocador Svitzer Copacabana, que reforça a capacidade operacional, especialmente nas operações com navios de GNL. A embarcação conta com sistema externo de combate a incêndio FIFI-1 e é um rebocador ASD da série 2300 Rampart, com 23,2 metros de comprimento, velocidade de até 13 nós e bollard pull de 70 toneladas.

“Essa entrega reforça nosso compromisso de longo prazo com o mercado brasileiro. Ainda temos mais dois rebocadores encomendados ao Estaleiro Rio Maguari, previstos para entrega até o próximo ano (2026)”, projeta. Cohen diz que, com esses avanços, a Svitzer já conta com uma operação de 23 rebocadores em todo o país, mantendo uma frota moderna, eficiente e preparada para atender às demandas dos portos onde atua.

Em 2025, a frota da Camorim superou a marca de 150 embarcações ativas entre apoio portuário e offshore, incluindo rebocadores azimutais e convencionais, balsas, lanchas, LHs (manuseio de linhas e amarrações), PSVs (transporte de suprimentos), AHTs (manuseio de âncoras), OSRVs (combate a derramamento de óleo), MPSVs (multipropósito), FSVs (supridores de cargas rápidas), e equipamentos especializados como cábreas. Stéfany acredita que os investimentos contínuos iniciados nos últimos anos levaram a empresa a operar uma das maiores e mais diversificadas frotas do país.



Desse total, a maior parte é composta por embarcações próprias, contribuindo com a estabilidade operacional, ao passo que uma pequena parcela permanece afretada para garantir flexibilidade e rapidez na resposta às demandas regionais. “Essa estrutura diversificada permite atender, com segurança e eficiência, diferentes perfis de operação nos portos e nos projetos offshore em que atuamos”, destaca a coordenadora da Camorim.

A empresa concluiu, no ano passado, a entrega de cinco rebocadores azimutais, construídos no estaleiro Detroit Brasil, em Itajaí (SC), todos já em operação em portos brasileiros. A entrega mais recente ocorreu no segundo semestre de 2025, com a entrada em operação do rebocador C Harpia, embarcação a qual Stéfany é madrinha. A empresa venceu a categoria ‘Maior incremento de frota’, na primeira edição do prêmio ‘Navegue + Brasil’. “Nossa intenção é continuar expandindo a frota nos próximos anos. Tudo isso demonstra visão estratégica e uma preparação para o futuro do setor”, comenta Stéfany.

Entre os destaques da Camorim em 2025, Stéfany cita o alto volume de operações STS realizadas no Porto Sudeste, em Itaguaí (RJ), que exigiram planejamento preciso, alta disponibilidade da frota e atuação integrada das equipes operacionais. A Camorim esteve envolvida em manobras de elevada complexidade em diferentes portos, ao longo do ano, como operações realizadas em Vila do Conde (PA), que demandaram elevado padrão técnico, coordenação com práticos e protocolos de segurança, reforçando a capacidade da empresa em atender operações críticas.

Stéfany relata que a Camorim segue atuando, sempre que demandada, em manobras e simulações envolvendo navios de maior porte, uma vez que sua frota atende aos requisitos técnicos para operar com segurança e eficiência nesses cenários. Em 2025, a empresa continuou a participar de estudos e simulações conduzidos por centros de referência, como a Universidade de São Paulo (USP), contribuindo para a definição das melhores composições de rebocadores para navios de grande porte.

Paralelamente, as equipes operacionais passaram por treinamentos específicos, a fim de garantir alinhamento técnico e operacional às novas exigências do mercado. “Essa atuação reforça o preparo da Camorim para acompanhar a tendência de crescimento do porte dos navios nos portos brasileiros”, ressalta a coordenadora comercial.

Cohen diz que a frota da Svitzer é moderna e de alta performance, plenamente capacitada para manobras com navios de maior porte, incluindo operações relacionadas ao New Panamax. “Seguimos investindo na atualização tecnológica da nossa frota de rebocadores e na formação das nossas equipes, incluindo a utilização de simuladores portáteis que permitem treinar os nossos comandantes em diversos cenários, rotineiros e complexos”, destaca o executivo.

Ele também cita participações regulares em simulações com portos, clientes e demais stakeholders, contribuindo para o desenvolvimento de novos projetos e melhorias operacionais. Esse trabalho conjunto, segundo Cohen, assegura maior previsibilidade para os clientes e adapta as operações ao crescimento do porte dos navios. “Esses investimentos e iniciativas asseguram que nossos profissionais estejam sempre preparados e altamente qualificados para responder às demandas associadas a navios de grande porte nos portos brasileiros, com segurança e eficiência”, declara Cohen.

Em 2025, a Saam realizou uma série de operações especiais, dentre elas a movimentação de uma plataforma offshore (jack-up) em Salvador (BA), atividades de apoio marítimo na Bacia de Campos, desencalhe e acompanhamento de embarcações na região norte do país e operações de reboque oceânico.

Ao longo de 2025, a Saam participou de simulações em diversas instituições, envolvendo novas operações em diferentes portos brasileiros, dentre os quais os portos de Belém (PA), Tubarão (ES) e Praia Mole (ES), Santos (SP), Paranaguá (PR) e São Francisco do Sul (SC). “Temos observado uma demanda crescente para a entrada de navios cada vez maiores nos portos, o que demanda uma frota de rebocadores bastante potentes e confiáveis, que é uma das grandes vantagens competitivas da Saam”, analisa Renata.



Para a Svitzer, o apoio portuário no Brasil mantém boas perspectivas para os próximos anos, impulsionado pelos investimentos dos armadores e donos da carga, como também pelo aumento da atividade econômica e pela expansão da capacidade portuária. Cohen explica que, à medida que esses atores reforçam e ampliam as suas operações, a empresa se compromete a apoiá-los nessa trajetória, oferecendo soluções de rebocagem seguras, eficientes e alinhadas às suas necessidades presentes e futuras.

Ele também observa desafios importantes, especialmente relacionados ao aumento do fluxo e ao crescimento do porte dos navios que frequentam os já movimentados portos brasileiros. Segundo Cohen, esse cenário exige equipamentos ainda mais capazes e equipes altamente preparadas. Para responder a essa evolução, a Svitzer vem investindo em inovação, com destaque para o desenvolvimento do rebocador TRAnverse — projeto da companhia que oferece maior manobrabilidade e controle lateral, atualmente operando com sucesso na Holanda e na Austrália.

Cohen ressalta que, paralelamente, a Svitzer mantém compromisso com o aprimoramento das competências de suas equipes para acompanhar a modernização dos ativos físicos. “Mantemos uma visão positiva para o mercado e seguimos comprometidos em investir tanto na capacidade operacional quanto na qualificação das nossas equipes, assegurando uma atuação cada vez mais eficiente, segura e alinhada às necessidades dos portos brasileiros”, afirma Cohen.

Para a Camorim, o apoio portuário no Brasil apresenta perspectivas positivas para os próximos anos, impulsionado pela expansão da movimentação de cargas, pelos investimentos em infraestrutura e pela entrada de navios cada vez maiores nos principais portos do país. A avaliação é que esse cenário tende a elevar a demanda por operações de apoio mais eficientes, seguras e tecnologicamente avançadas.

Entre os principais desafios do setor está a necessidade de acompanhar o ritmo de modernização das operações portuárias. Stéfany vê a crescente complexidade das manobras, associada ao aumento do porte das embarcações e a exigências operacionais mais rigorosas, requerendo soluções técnicas cada vez mais especializadas, com maior incorporação de tecnologia embarcada, sistemas de monitoramento, eficiência energética e elevados padrões de segurança. Tudo implicando investimentos contínuos e planejamento de longo prazo.

A coordenadora ressalta que, com mais de 30 anos de atuação no mercado, a Camorim mantém uma frota atualizada e dimensionada para atender diferentes perfis operacionais, alinhada às melhores práticas internacionais. “A experiência acumulada ao longo dessas décadas, aliada à capacidade de adaptação às transformações do setor, nos dá segurança e confiança para seguir evoluindo de forma responsável, consistente e sustentável, contribuindo para o desenvolvimento da atividade portuária no Brasil”, afirma Stéfany.

Stéfany destaca ainda que, no último ano, a Camorim avançou de forma prática nas iniciativas de descarbonização, priorizando o uso de energia de terra (Onshore Power Supply – OPS) sempre que disponível, reduzindo o acionamento de motores auxiliares e as emissões. Atualmente, mais da metade dos portos onde a empresa atua conta com esse fornecimento.

Com essa nova forma de abastecimento, a Camorim estima chegar a uma redução anual de mais de três mil toneladas de CO₂. Além disso, a empresa mantém ações contínuas de eficiência energética, monitoramento de consumo e estudos sobre combustíveis de menor impacto ambiental, visando operações mais sustentáveis.

Cohen, da Svitzer, também destaca o avanço em projetos relevantes de eletrificação portuária em Rio Grande (RS) e Salvador (BA), no início do ano passado. E fala que existem, inclusive, outras soluções semelhantes sendo evoluídas ou em operação em Santos (SP) e Suape (PE), o que reforça a atuação em soluções de OPS no país. A Svitzer também realizou, em parceria com a Vibra, o primeiro teste no Brasil com óleo diesel marítimo contendo até 20% de biodiesel em rebocadores, visto como um marco para a descarbonização das operações portuárias.



Renata também enfatiza que a Saam tem iniciativas ligadas à redução de emissões. Segundo a gerente, a diretoria de sustentabilidade da empresa está engajada em diversos projetos, com metas agressivas de eficiência energética a serem atendidas até 2030, como por exemplo, ter 100% de seus contratos com clientes com cláusulas de sustentabilidade e, ao menos, 10% da frota de rebocadores com propulsão sustentável.

A Saam tem um sistema implantado em seus rebocadores que emite alertas quando a embarcação ultrapassa o limite ótimo de velocidade e busca constantemente infraestrutura de terra para recebimento de energia limpa nos intervalos entre as manobras. A empresa possui um sistema de gestão ambiental certificado pela norma ISO (14001:2015), que reforça a cultura de conscientização ambiental, com controle rígido dos requisitos legais; redução da geração e descarte adequado de resíduos e efluentes; controle e redução do consumo de diesel.

Renata cita que o programa de gestão de gases de efeito estufa (GEE), com monitoramento mensal de KPIs (indicadores chave de desempenho), verificado pelo Programa Brasileiro GHG Protocol – FGV (Fundação Getúlio Vargas) obteve o Selo Ouro pelo quarto ano consecutivo. A Saam recebeu ainda certificado de operações 100% Neutras em Carbono, pelo terceiro ano consecutivo, com a aquisição de créditos de carbono correspondente a 100% das emissões da empresa.

Nessa jornada de descarbonização, a Svitser destaca ainda a parceria com a Vibra na realização de um teste no Brasil utilizando óleo diesel marítimo com até 20% de biodiesel em rebocadores. “Os resultados foram extremamente positivos e já avaliamos a possibilidade de ampliar essa mistura para até 30% no futuro, o que representa um passo real rumo a operações de menor impacto ambiental”, projeta Cohen.

A eletrificação portuária é vista como um passo importante, na medida em que os projetos de OPS em diferentes portos permitem que os rebocadores atracados operem com energia fornecida em terra, eliminando a necessidade de geradores a diesel e reduzindo em mais de 15% as emissões de CO₂ durante o período de atracação. “Sabemos que muitos dos nossos clientes têm metas claras de redução de emissões e buscamos apoiar diretamente esses compromissos. É um ganho importante tanto ambiental quanto operacional”, acrescenta Cohen.

As metas globais da Svitser miram reduzir em 50% a intensidade de emissões da frota até 2030 e alcançar a neutralidade de carbono até 2040. “Estamos investindo continuamente em eficiência energética, tecnologia de ponta e treinamento, incluindo um simulador imersivo inédito no Brasil que aprimora a qualidade e a segurança das nossas operações”, conta o presidente da empresa no Brasil.

A Sulnorte opera hoje 26 rebocadores alocados ao longo dos principais portos do Brasil. No ano passado, a empresa recebeu o mais novo rebocador da frota, o SN Acaraú, projeto Robert Allan, Rampart 2300, com mais de 75 toneladas BP, propulsores azimutais Kongsberg e contando com dois motores Caterpillar 3516. Este rebocador conta também com sistema FiFi1. A empresa espera receber, em meados de março, o último rebocador de uma série de três novas embarcações construídas no Estaleiro Rio Maguari (PA).

Este rebocador conta com mais de 75 toneladas BP e reforçará a presença da empresa em importantes complexos portuários do país. “No curto prazo, estamos em negociação avançada com alguns estaleiros para a construção de mais dois rebocadores, e em longo prazo, estudamos a construção de mais cinco novas embarcações”, conta a gerente de inteligência de mercado e novos negócios, Luíza Coli.

O último ano foi considerado positivo para a Sulnorte, apesar das variações significativas nos custos de frete e dos desdobramentos decorrentes das tensões geopolíticas internacionais, além dos impactos gerados pela baixa movimentação do Porto de Porto Alegre (RS). “Concluimos 2025 com mais de oito mil manobras próprias realizadas em todo o Brasil. Ampliamos nosso leque de atendimento a novos clientes, especialmente tradings e empresas do setor agro, fortalecendo nossa presença em diferentes cadeias logísticas”, destaca Luíza.

As operações de longo curso responderam por mais de seis mil manobras realizadas pela Sulnorte, com grande participação de granéis sólidos como grãos (soja, milho e farelo) e fertilizantes. Cargas como celulose, veículos e produtos siderúrgicos também tiveram destaque, com volumes superiores aos de 2024. Na cabotagem, que representou cerca de 20% das operações atendidas pela Sulnorte, granéis líquidos, especialmente os derivados de petróleo, combustíveis e químicos foram as commodities mais movimentadas.

A Sulnorte destaca ainda as operações de reboque e assistência ao longo da costa brasileira, com ênfase nas regiões Norte e Nordeste. “Temos atuado de forma estratégica para posicionar a nossa frota de acordo com as novas demandas do mercado, bem como, planejamos as nossas novas construções para atender a esse perfil de navios com segurança e excelência”, ressalta Luiza.

A gerente diz que a Sulnorte avança em temas importantes como inovação tecnológica, segurança operacional, governança, ética e transparência na gestão. A base operacional da empresa no Porto de Santos conta com o fornecimento de energia de terra (OPS) para todas as suas embarcações. A ideia é priorizar o uso de energia de terra nas bases operacionais também nos demais portos em que a empresa está presente.

A Sulnorte avalia que o setor segue com uma alta expectativa para os próximos anos, considerando projetos portuários, novas parcerias internacionais e redes de comércio internacional se consolidando e trazendo novos negócios e oportunidades para o Brasil.

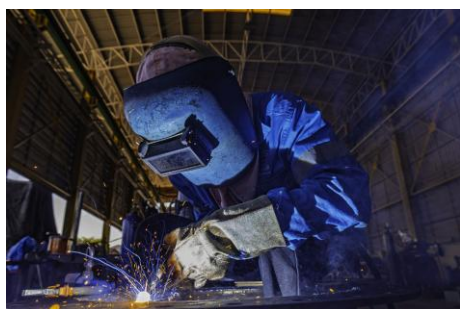
Os desafios para 2026, na visão da empresa, passam pela modernização da frota e expansão da capacidade operacional, sustentabilidade nas operações, flexibilidade e capacidade de rápida adaptação às novas demandas. “O mercado está cada vez mais concentrado em nichos específicos e a Sulnorte tem se preparado para atender com qualidade e entregar, principalmente, segurança e confiabilidade em nossas manobras”, destaca Luiza.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2026

ESTALEIROS ESPECIALIZADOS EM EMBARCAÇÕES DE SERVIÇO APOSTAM NA RENOVAÇÃO DA FROTA E SE PREPARAM PARA OFERECER MAIS TECNOLOGIA

Por Nelson Moreira Indústria naval 24/02/2026 - 14:38



A direção do Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) está otimista com a possibilidade de retomada das encomendas a estaleiros brasileiros. Destaque para os que produzem embarcações especializadas e de apoio, por causa das encomendas anunciadas pela Transpetro, subsidiária da Petrobras, e pela própria estatal e pela exigência feita pelas empresas de parcela de conteúdo local tanto em novos barcos próprios como em afretados. O presidente do Sindicato, Ariovaldo Rocha, aprova a iniciativa e informa que ela já começa a apresentar resultados.

Segundo ele, a decisão já está refletindo na geração de milhares de empregos, especialmente em Santa Catarina, onde se consolidou grande parte dessas encomendas e onde se tem estaleiros altamente especializados na construção de embarcações de apoio. Rocha avalia que o segmento de embarcações de apoio offshore é um dos setores mais competitivos da indústria naval brasileira e deve ser beneficiado com novas encomendas.

Segundo o presidente do Sinaval, incluindo o ciclo passado e a retomada recente das encomendas, os estaleiros nacionais já entregaram quase 300 embarcações do tipo, com elevado padrão de qualidade, preços competitivos e cumprimento de prazos. “Trata-se de um segmento no qual o Brasil tem bastante experiência, escala produtiva e reconhecimento internacional”, garante.



O Sinaval avalia que, somadas às contratações da Petrobras, as encomendas da Transpetro para renovação de frota reforçam o movimento de retomada do setor e, como resultado, a indústria naval e offshore brasileira atingiu a marca de aproximadamente 50 mil empregos em novembro de 2025. “É um sinal claro de retomada da atividade produtiva e da confiança no setor”, afirma Rocha.

Ele alerta, no entanto, que, apesar desse avanço, a questão das garantias financeiras ainda representa empecilho para novas construções porque alguns contratos já assinados ainda não puderam ter sua eficácia confirmada. Ele cita como exemplo seis OSRVs (Oil Spill Response Vessel) da empresa CMM que devem ser construídos no Estaleiro Enseada, na Bahia.

A falta de instrumentos adequados de garantias é apontado como um dificultador para o acesso de armadores aos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Esse fator, avalia o presidente do Sinaval, vem atrasando o início das obras e a geração de milhares de empregos. “A criação de um fundo garantidor é fundamental para destravar de forma definitiva as obras no setor”, assegura.

Outro problema apontado pelo dirigente é em relação à mão de obra especializada para atender à demanda por novas embarcações, incluindo as especializadas. Ele ressalta, no entanto, que essa dificuldade não se restringe aos estaleiros brasileiros e trata-se de um gargalo global na construção naval.

De acordo com Ariovaldo Rocha, será necessário requalificar, qualificar e formar um grande contingente de trabalhadores nos próximos anos diante da expectativa de retomada das encomendas. Mas ele lembra que o setor tem histórico de alta empregabilidade e já chegou a empregar 82 mil trabalhadores, cerca de 60% a mais que os aproximadamente 50 mil atuais.

O presidente do Sinaval considera essencial, para garantir a formação em curto e médio prazos de profissionais capacitados a atender à demanda esperada e à especialização com a incorporação de novas tecnologias, o fortalecimento da parceria entre os governos federal e estaduais, estaleiros e o Sistema S. “É preciso garantir programas contínuos de formação, capacitação e atualização profissional, compatíveis com as novas exigências tecnológicas e ambientais da indústria naval contemporânea”, explica.

Essa formação passa também pela graduação e especialização universitária. No Rio de Janeiro, a Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) oferece o curso de engenharia naval, criado em 1959 para dar suporte a então nascente moderna indústria de construção naval no Brasil. Segundo seu coordenador, o professor Ulisses Admar Barbosa Vicente Monteiro, desde então foram formados pela instituição mais de 1,1 mil engenheiros navais.

Ele conta que, no período do recente boom da construção naval no Brasil, ligado à área de petróleo e gás offshore, a UFRJ chegou a formar 60 engenheiros navais por ano e em anos recentes o curso tem formado, em média, 40 alunos anualmente. O professor Ulisses Monteiro informa, no entanto, que o número tem crescido, refletindo o aumento na atividade da indústria marítima no Brasil, principalmente com a contratação de navios de apoio marítimo e de petroleiros, além de estruturas para atender às atividades de exploração e produção de gás e petróleo offshore.

O professor explica que estudante formado pela UFRJ recebe inicialmente o título de engenheiro naval e oceânico, sem especialização específica, mas com formação bastante sólida que o habilita a atuar nas áreas de estruturas, hidrodinâmica, projeto, máquinas marítimas, construção naval e transportes aquaviários, engenharia submarina e de energias renováveis. Além disso, alunos fazem parte da formação em universidades estrangeiras que têm convênios com a brasileira.

Os formados em engenharia naval têm opção de se especializar em cursos de pós-graduação oferecidos pela Coppe-UFRJ, o Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, que mantém um Programa de Engenharia Oceânica. De acordo com o professor Ulisses Monteiro, os egressos do curso de engenharia naval da UFRJ têm forte empregabilidade no mercado, em empresas públicas e privadas na área marítima e de petróleo em gás.



A preocupação com a qualificação de seus profissionais para atender ao aumento da demanda e a necessidade de especialização motiva também empresas da área de construção naval a investir em capacitação. É o caso, por exemplo, do Estaleiro Rio Maguari, de Belém, no Pará, que mantém um programa permanente de capacitação de pessoal nas áreas de projeto e produção. “Com a demanda por embarcações em alta, a busca por profissionais qualificados é grande e é necessário um programa permanente de capacitação”, explica Fábio Vasconcellos, diretor comercial da empresa.

A necessidade apontada por Vasconcellos é consequência do aumento da procura por novas embarcações e da expectativa de incremento em vários setores da construção naval, além das encomendas da Transpetro e da Petrobras. E um dos segmentos que têm mostrado recuperação de encomendas e de demanda de serviços de reparos é o de embarcações de navegação fluvial e de apoio portuário, no qual atua o Estaleiro Rio Maguari.

Segundo o diretor comercial, as demandas à empresa tanto para a construção como para reparo se mantiveram aquecidas em 2025, tanto nos mercados de navegação interior quanto no de embarcações usadas para apoio a manobras em portos. Vasconcellos explica que o Rio Maguari tem recebido com regularidade encomendas de comboios fluviais destinados ao transporte de minérios e de produtos do agronegócio, principalmente pelas hidrovias da Amazônia e pelas Hidrovia do Paraguai, além das de rebocadores portuários das principais operadoras do setor no mercado nacional.

Ele explicou que, nos últimos meses, as consultas ao estaleiro se mantêm aquecidas e em níveis considerados estáveis, o que cria a expectativa de manter e ampliar a produção. Vasconcellos informou que espera mais encomendas porque alguns dos projetos ainda dependem de aprovação de financiamento pelos agentes financeiros do Fundo da Marinha Mercante. Além disso, cita que há demanda reprimida aguardando o avanço de projetos importantes de infraestrutura, como o derrocamento do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins, e a Ferrogrão, que vai ligar o Centro-Oeste brasileiro ao Porto de Itaituba, no Pará. Nos dois casos, as obras estão atrasadas por causa de ações na Justiça alegando riscos ao meio ambiente, mas em relação ao Pedral da Lourenço já houve decisão judicial rejeitando as alegações e autorizando a retirada de rochas que hoje dificultam a navegação e o transporte de mercadorias nas estações secas, quando o nível do rio diminui.

O diretor do Rio Maguari prevê que a demanda por comboios fluviais e por embarcações de apoio portuário vai continuar aquecida, principalmente depois do derrocamento do Pedral do Lourenço e se a licitação da Ferrogrão for realizada em 2026 como o governo federal anunciou. “A demanda por comboios terá aumento significativo e milhares de novos empregos de qualidade serão gerados na indústria da Região Norte, a mais carente de projetos e empregos de qualidade”, assegura.

Fábio Vasconcellos explicou que para atender ao volume de encomendas que vem recebendo e a expectativa de aumento de procura, o Estaleiro Rio Maguari tem feito investimentos permanentes na sua infraestrutura de produção. Ele citou a construção de novos galpões, modernização e ampliação da capacidade de içamento de cargas e compra de novas máquinas de corte e de solda, além da capacitação de seus trabalhadores.

O diretor comercial prevê ainda que, além do derrocamento do Pedral do Lourenço e da Ferrogrão, a possibilidade de exploração de petróleo pela Petrobras e por outras empresas na Margem Equatorial vai mudar a realidade industrial e de empregabilidade de toda a Região Norte, incluindo o segmento de construção naval. Segundo Vasconcellos, a expectativa é de que os investimentos tragam benefícios, principalmente para a Região Norte, que tem o menor Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do país e que classificou como a mais sensível ambientalmente do Brasil. “Com o novo marco do licenciamento ambiental aprovado recentemente pelo Congresso, a expectativa é muito positiva para a concretização de novos projetos sustentáveis de infraestrutura, fundamentais para o desenvolvimento do Brasil e da Região Norte”, disse.

O baiano Estaleiro Belov, instalado na Baía de Aratu e especializado, entre outros serviços, na construção de embarcações de apoio portuário e costeiro, para navegação fluvial, para apoio offshore,



estruturas metálicas e reparos e descomissionamento, é outro que tem recebido mais encomendas e consultas. O gerente do estaleiro, Guilherme Falcão, informou que há forte demanda de armadores de vários segmentos.

Segundo ele, o aumento do uso de hidrovias, como as do Arco Norte e a Paraná-Paraguai, tem acelerado os projetos para construções de barcas e de empurradores, enquanto a maior procura das empresas que atuam na navegação costeira é por operações de bunker, ferry boats e rebocadores azimutais para apoio portuário. Além disso, explicou que há aumento na procura por embarcações de apoio marítimo e offshore, nos segmentos de óleo e gás, cabotagem e reboques oceânicos. “É um cenário dinâmico, repleto de oportunidades para estaleiros que investem em inovação”, disse.

O diretor de obras e serviços subaquáticos do Belov, Juracy Gesteira Vilas Bôas, explicou que, para atender ao aumento de demanda por embarcações especializadas, a empresa vem investindo na ampliação e modernização da infraestrutura do estaleiro. “Enquanto nos dedicávamos aos projetos e obras dessa modernização, grande parte do nosso foco esteve direcionado aos reparos de embarcações próprias e às docagens de embarcações de terceiros”.

A partir de 2026, após a melhoria da infraestrutura, explicou Vilas Bôas, a meta é conquistar projetos mais complexos. Por isso, o Belov se prepara para participar de licitações consideradas estratégicas e competir por oportunidades na nova fase de crescimento do setor. “A partir de 2026, estamos prontos para atender a um portfólio diversificado, que incluirá empurradores, rebocadores, embarcações de apoio offshore e balsas”, informou.

Ele afirmou que outro ponto forte do estaleiro é a experiência em conversão de embarcações em unidades especializadas e citou como exemplos a conversão de um navio em uma draga e de um PSV (Platform Supply Vessel) em um OTSV (Offshore Terminal Support Vessel). “Esse know-how técnico e especializado reforça nossa posição no mercado nacional”, disse.

Guilherme Falcão reafirma o otimismo, dizendo que as perspectivas para o segmento de embarcações de médio porte são promissoras, especialmente em razão do crescimento constante em todos os segmentos do mercado, principalmente o fluvial, o costeiro e o offshore. “Acreditamos que será um período de grandes oportunidades para todo o mercado, favorecendo estaleiros que priorizam a inovação e a construção de soluções alinhadas às necessidades de mercado”, explicou.

Juracy Gesteira Vilas Bôas informou ainda que o aquecimento identificado no setor já está se consolidando em resultados para o Estaleiro Belov e que a expectativa é de que a procura siga aumentando. Segundo ele, a empresa tem em andamento um projeto aprovado pelo Fundo da Marinha Mercante para a construção de empurradores, com expectativa de início das obras em breve.

Além disso, o estaleiro já tem em carteira e começará neste ano a construção de uma embarcação diesel-elétrica de apoio offshore, projetada para operações simultâneas de mergulho raso e com ROVs (Veículos Operados Remotamente). Segundo Vilas Bôas, a embarcação será equipada com o que há de mais avançado no mercado mundial e tem previsão de entrar em operação em 2027. “Esse DSV/RSV será o primeiro a operar na Petrobras como parte da geração de embarcações planejadas para atender às operações do futuro.”

O diretor de obras e serviços subaquáticos do Belov explicou que, como a empresa avalia que parte das embarcações de grande porte será construída em estaleiros dos quais armadores são acionistas, a projeção é de que empurradores para navegação fluvial e rebocadores portuários estarão no topo das suas próximas contratações. Ele também concorda que para acompanhar o crescimento do setor as empresas precisam investir em formação e qualificação de mão de obra.

Vilas Bôas disse que o Belov já conta com profissionais experientes e qualificados, muitos há mais de 20 anos no grupo, o que assegura excelência técnica em todas as etapas das operações, da engenharia ao processo produtivo. Mas investe em formação e qualificação de novos colaboradores, com programas de trainee e voltados a jovens aprendizes. “A contínua capacitação reflete diretamente



na entrega de serviços e produtos, preparando a equipe para superar os desafios atuais e futuros do mercado naval”, afirmou.

Entre esses desafios, explica o gerente do Belov, Guilherme Falcão, está o atendimento a projetos que atendam às exigências de embarcações sustentáveis e mais eficientes. Nesse sentido, citou a construção para uma empresa do próprio grupo de duas embarcações de mergulho, que, segundo ele, são as primeiras diesel-elétricas do mundo com propulsão a hidrojato e sistema de posicionamento dinâmico.

Falcão garantiu que o estaleiro foi pioneiro mundial também no desenvolvimento de empurradores híbridos e que a empresa vai continuar investimento em tecnologias que atendam aos critérios globais de descarbonização. “Nosso compromisso é alinhar inovação tecnológica às tendências globais, reafirmando nossa responsabilidade com o meio ambiente e a sustentabilidade de longo prazo na economia do mar”, disse.

O CEO do Estaleiro Mauá, de Niterói, no estado do Rio de Janeiro, Miro Arantes, também aposta no aquecimento do mercado de construção naval, principalmente por causa das encomendas anunciadas pela Petrobras e pela Transpetro em 2025. O pacote, que inclui navios de apoio offshore e navios-tanque, gaseiros, rebocadores e barcas, vai gerar oportunidades para todos os estaleiros nacionais, aposta ele, que lembra que para 2026 estão previstos novos anúncios das empresas.

Arantes explicou que atualmente o Mauá tem em carteira serviços de reparo naval, para construção de estruturas metálicas, port call, e de suporte a operações offshore. E há expectativa de em 2026 receber novas construções. Ele adiantou que empresa está negociando com potenciais clientes a possibilidade de construção de embarcações de médio porte, entre PSVs e navios para bunker. “Nosso faturamento na área de reparos aumentou no último ano na casa de 20%”, informou.

O CEO avalia que atender a demanda prevista será um desafio para os estaleiros, pois, segundo ele, quase todos viveram anos praticamente sem atividades, o que levou à perda de mão de obra especializada e de parte do conhecimento adquirido nos anos antes da crise. Ele disse que é preciso recompor as carteiras de encomendas para voltar a formar e treinar equipes.

Arantes afirmou ainda que, nos anos que antecederam a crise na indústria naval brasileira, a curva de aprendizado no país tinha evoluído muito, ficando perto dos índices de produtividade dos coreanos. Mas ressaltou que, para recuperar o patamar alcançado e ser competitivo, o setor de construção naval do Brasil dependerá da regularidade de encomendas, de previsibilidade de custos e de investimentos tanto na melhoria de sua infraestrutura como no treinamento de pessoal.

Além disso, citou a necessidade de modernização para acompanhar a evolução tecnológica e as exigências de descarbonização e critérios de sustentabilidade nas novas embarcações. Ele destacou que os novos projetos exigem motores com combustíveis menos poluentes e que a cada ano cresce a expectativa de desenvolver uma indústria menos danosa ao meio ambiente.

Com a expectativa de aumento das encomendas, o Estaleiro Mauá investe também na qualificação de pessoal, porque já identifica falta de mão de obra especializada. O estaleiro reabriu sua escola de solda e voltou a treinar os profissionais. Segundo Arantes, o foco atual é preparar os trabalhadores para atender às demandas principalmente na área de fabricação de estruturas metálicas offshore. “Temos um efetivo de 270 pessoas dedicadas a esse segmento”, informou.

O CEO prevê também o recebimento de encomendas para a construção de embarcações de médio porte, de estruturas metálicas para operações offshore e de módulos para FPSO. Por isso, o Estaleiro Mauá investiu em 2025 na reforma de suas instalações, incluindo a subestação elétrica e as oficinas, e modernização dos equipamentos, com a compra de guindastes, pontes rolantes, 100 máquinas de solda e softwares de planejamento.

No Sul do país, em Navegantes, em Santa Catarina, a Indústria Naval Catarinense (INC) também confirma o aumento das consultas e das encomendas. Josuan Moraes Neto, coordenador



administrativo-financeiro do estaleiro, explica que o mercado de embarcações de serviço e de médio porte, como ferry-boats, barcas bunkers, balsas de carga geral, balsas para contêineres, embarcações de serviços, empurradores, rebocadores, catamarãs de passageiros e flutuantes, segmento em que atua a companhia, tem se mostrado promissor.

Ele credita esse movimento ao aumento das operações portuárias e à maior movimentação de cargas pela navegação interior, que têm levado as empresas desses setores a desenvolver novos projetos e buscar a renovação de frotas com embarcações mais eficientes, com melhor desempenho operacional e menor custo de manutenção. “Para os estaleiros, isso significa oportunidades reais”, disse.

Para ele, a maior competitividade no setor está obrigando as empresas de construção, para se adaptar aos projetos e atender às necessidades do cliente, a otimizar o uso de materiais, investir em qualificação da mão de obra e adotar tecnologias que reduzam retrabalho e aumentem a produtividade. “A gestão nos estaleiros tem evoluído rapidamente. Planejamento integrado e controle rigoroso de prazos e custos são fatores determinantes para o desempenho do estaleiro”, explica.

Moraes Neto informou que em 2025 o Estaleiro INC percebeu aquecimento significativo do mercado, com mais consultas e projetos contratados para a construção de novas embarcações, impulsionados pela necessidade de renovação de frotas em diversos estados brasileiros. E que isso é identificado em relação a diversos tipos de barcos e estruturas.

Segundo ele, o Estaleiro INC mantém carteira diversificada de projetos e serviços, porque cresce a busca por embarcações de diferentes perfis e informa que entre as construções em andamento no estaleiro catarinense destacam-se duas barcas de carga geral, um graneleiro e uma embarcação de serviço dedicada a transporte de resíduo oleoso. Além disso, explica, vem avançando com estudos e orçamentos já aprovados pelo Fundo da Marinha Mercante para empurradores, rebocadores, barcas para transporte de contêineres, ferry boats e um dique flutuante.

Moraes Neto avalia que há demanda reprimida no setor naval da Região Sul por serviços de docagem de embarcações com sistemas de propulsão azimutal. Segundo ele, isso acontece porque esse tipo de propulsor exige infraestrutura específica que hoje é limitada nos estaleiros da região, o que gera filas de espera e restrições operacionais para armadores e operadores logísticos.

Por isso, informa, a INC está desenvolvendo o projeto de um dique flutuante capaz de atender a essa demanda reprimida, oferecendo capacidade de docagem adequada às necessidades técnicas das embarcações com propulsão azimutal. “O novo ativo ampliará significativamente a disponibilidade regional de manutenção e reparos para embarcações dotadas de propulsores azimutais”, assegura.

De acordo com ele, há necessidade também de investimentos em tecnologia para atender novos requisitos do mercado, porque os armadores vêm buscando cada vez mais soluções tecnológicas que permitam atender às novas exigências de descarbonização e aos critérios de sustentabilidade, com uso de sistemas híbridos de propulsão e de tecnologias renováveis embarcadas. Isso é notado, por exemplo, em encomendas de embarcações para manobras e atracações.

De acordo com o empresário, entre as alternativas mais buscadas estão as baterias de alta capacidade, que reduzem o consumo de combustíveis fósseis e possibilitam operações com emissões quase nulas. Moraes Neto explica que a busca pela descarbonização tem determinado também a instalação de módulos fotovoltaicos que aproveitam áreas disponíveis da embarcação para geração complementar de energia elétrica. “Os armadores buscam alinhar suas frotas aos novos padrões globais de sustentabilidade, aumentando a eficiência energética e reduzindo custos ao longo do ciclo de vida das embarcações”, explica.

O coordenador administrativo-financeiro da INC é outro que aponta a capacitação e o treinamento do pessoal como necessários e fundamentais para competir no mercado, que é cada vez mais exigente de incorporação de novas tecnologias. “A complexidade crescente dos projetos e a adoção de novas tecnologias exigem equipes mais qualificadas, tanto na engenharia quanto na produção”, assegura.

Ele informou que, por isso, o Estaleiro INC tem investido em treinamentos internos de atualização e qualificação para as atividades de soldagem, montagem, pintura, qualidade e segurança operacional. Segundo ele, o aperfeiçoamento técnico da mão de obra garante ainda melhorias na produtividade, redução de retrabalho e redução de prazos de entrega. “Isso fortalece a capacidade de entregar embarcações cada vez mais eficientes e confiáveis”, avalia.

Esse movimento é resultado da percepção de que será crescente a demanda por capacitação de profissionais nos segmentos em que a INC atua, com projetos que incorporam tecnologias mais eficientes. Por isso, explica Moraes Neto, o estaleiro, além de programas de treinamento interno, vem fazendo parcerias com instituições para aprimoramento da mão de obra. “Esse movimento não só atende às necessidades atuais, como prepara a empresa para sustentar o crescimento da demanda nos próximos anos”, informa.

Na avaliação do diretor do Estaleiro INC, um dos principais desafios para viabilizar novos projetos nos próximos anos será justamente a disponibilidade de mão de obra qualificada, porque a indústria naval demanda profissionais especializados em soldagem, caldeiraria, pintura e áreas técnicas específicas. E a oferta desses profissionais ainda é limitada. “A formação e retenção de equipes qualificadas serão fatores determinantes para garantir produtividade, competitividade e o cumprimento de prazos em projetos de maior complexidade”, disse Moraes Neto.

Por isso, informou, a empresa investe também na infraestrutura e em equipamentos e processos para atender às exigências de modernização e de aumento de produtividade. O empresário citou, entre as melhorias recentes, a ampliação da área coberta, para melhorar as condições para construção, montagem e controle de qualidade, uma Estação de Tratamento de Efluentes (ETE), uma nova subestação de energia elétrica e uma rede subterrânea de gases industriais (GLP, CO₂ e oxigênio), além de uma área administrativa operacional e da modernização da área de lançamento das embarcações.

Ele informou ainda que o estaleiro reforçou sua capacidade de produção com a compra de calandra, dobradeira, guindaste, caminhão munck, manipulador telescópico, plataforma articulada e um pátio com capacidade para 50 toneladas. Segundo Moraes Neto, o foco é aumentar as possibilidades de competir no mercado e atender a projetos cada vez mais exigentes e ao crescimento esperado das encomendas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2026

SOCIEDADES CLASSIFICADORAS DESTACAM TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E OPORTUNIDADES PARA CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL

Por Danilo Oliveira Indústria naval 24/02/2026 - 14:38



A transição energética trouxe uma série de desafios para o setor marítimo, que busca a melhor equação para descarbonização da atividade, em meio ao desenvolvimento e aprimoramento de novas tecnologias e opções de combustíveis de matriz renovável. As discussões encontram dificuldade de consenso na Organização Marítima Internacional (IMO), sobretudo em relação aos mecanismos de taxação. As sociedades classificadoras têm papel fundamental nesse momento de necessidade de definições e para tentar enxergar as tendências num horizonte ainda

bastante desconhecido e desafiador.

A DNV avalia que, de modo geral, a regulamentação é um alvo em constante movimento. A contabilização do ciclo de vida, as regras de monitoramento da cadeia produtiva e os mecanismos de governança permanecem indefinidos. A leitura é que, sem que a IMO estabeleça uma estrutura global, esquemas regionais como o ‘EU ETS’ (EU Emissions Trading System) correm o risco de criar



condições desiguais e aumentar os custos para diferentes rotas comerciais, incluindo aquelas conectando o Brasil aos mercados globais.

A visão da DNV é que reduzir emissões e melhorar eficiência será vital, junto com a adoção de novos combustíveis e tecnologias. Os novos combustíveis trazem consigo complexidades operacionais e de segurança próprias. Muitos deles, como amônia, hidrogênio, metanol e gás natural liquefeito (GNL), possuem normas de segurança rigorosas, além de diferentes processos de aprovação e de treinamento para as tripulações.

“Todos esses aspectos também estão em constante mudança, acompanhando a evolução dessas tecnologias. Alguns dos biocombustíveis já têm uma regulação definida por classe, embora a avaliação do ciclo de vida também seja fundamental para os esforços de descarbonização”, analisa a diretora da área marítima da DNV para América do Sul, Fernanda Sarmento.

Ela acrescenta que assegurar o fornecimento suficiente de combustíveis com emissões de carbono próximas de zero é um grande desafio para o transporte marítimo. Um dos motivos é que a concorrência com outros setores e o desenvolvimento lento da infraestrutura tornam o abastecimento incerto. “Medidas de eficiência energética, projetos bicombustível (dual-fuel) e o planejamento de cenários que priorizem a flexibilidade são cruciais para resiliência no longo prazo”, projeta Fernanda.

A recente publicação da ABS — ‘Além do horizonte: a visão encontra a realidade’ — elenca que a abordagem da indústria marítima para descarbonização depende da superação de três obstáculos críticos: segurança, disponibilidade e acessibilidade aos combustíveis alternativos — desafios que são significativos, mas não são vistos como insuperáveis.

Embora a segurança seja um pré-requisito considerado inegociável, os riscos associados aos combustíveis alternativos são gerenciáveis por meio de uma combinação de engenharia e operação. “A indústria está ativamente desenvolvendo soluções necessárias, mas isso exigirá uma capacitação da tripulação e uma abordagem de tolerância zero para desvios operacionais”, observa o diretor sênior da ABS para desenvolvimento de negócios na América do Sul, Alex Albuquerque.

Ele diz que a barreira mais significativa para a transição energética é que os combustíveis alternativos sustentáveis ainda não são produzidos em escala suficiente. Embora o GNL fóssil tenha uma infraestrutura desenvolvida, as versões verdes de metanol, amônia e hidrogênio ainda estão sendo desenvolvidas.

“Os combustíveis verdes estão atualmente muito mais caros do que combustíveis convencionais, e forças de mercado por si só podem ser insuficientes para transpor esse gargalo. A disparidade de custos é um entrave universal. Comparado ao VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil), os combustíveis verdes carregam um acréscimo de preço significativo”, verifica Albuquerque.

A DNV enxerga progressos significativos rumo ao transporte marítimo sustentável, tanto no projeto de embarcações quanto na tecnologia de combustíveis. Hoje, perto de 4,5% da tonelagem bruta da frota global pode operar com combustíveis alternativos e aproximadamente metade da carteira de encomendas, em termos de tonelagem, é para navios com capacidade para operar com combustíveis alternativos ou dual-fuel. Por número de navios, a parcela é menor, cerca de 1% em operação e 16% das encomendas, indicando que embarcações maiores estão liderando a implementação de combustíveis renováveis em seus projetos.

Os combustíveis alternativos estão avançando para atender à demanda global, com o GNL como a principal opção. A DNV observa que o número de navios movidos a GNL em operação dobrou entre 2021 e 2024. Já a amônia e o hidrogênio estão progredindo em termos de projeto e de segurança, enquanto outros, incluindo o metanol e biocombustíveis avançados, estão começando a surgir. A avaliação é que as condições de mercado, o desenvolvimento de infraestrutura, as atualizações da produção de combustíveis e as necessidades dos armadores estão moldando a demanda por diferentes combustíveis, tanto no curto quanto no longo prazo.

Os biocombustíveis — que podem aproveitar a base agrícola forte do Brasil — representam uma oportunidade de alinhar descarbonização com recursos domésticos para o país e reduzir a dependência da importação de combustíveis para a navegação. O ‘Maritime Forecast to 2050’ da DNV projeta que, até 2030, embarcações movidas a combustíveis alternativos poderão consumir até 50 milhões de toneladas de combustíveis não fósseis anualmente.

Além disso, tecnologias como motores bicomcombustível, sistemas híbridos e propulsão eólica assistida (WAPS) estão comercialmente viáveis atualmente. Já as soluções híbridas com baterias estão em expansão na navegação de curtas distâncias, com mais de mil embarcações em operação e centenas encomendadas.

A ABS avalia que a pressão regulatória decorrente da legislação regional e global sobre emissões atmosféricas é o principal catalisador para o aumento da demanda por tecnologias de eficiência energética e captura de carbono a bordo. Embora costume ser mais simples de aplicá-las a novas embarcações em construção, o longo ciclo de vida operacional de um navio, a potencial falta de capacidade de novas construções e a baixa demanda futura por embarcações usadas podem levar a uma demanda crescente por retrofits.

Albuquerque fala que as modernizações de retrofits, como dutos, modificações ou substituições de hélices e lubrificação de ar podem aumentar a eficiência da embarcação, reduzindo o consumo de combustível e, conseqüentemente, as emissões. Da mesma forma, as tecnologias de propulsão eólica (WPTs), como rotor de Flettner (velas rotativas), asas de sucção e velas rígidas, também reduzem a energia necessária para a propulsão, levando à redução das emissões.

Ele diz que WPTs são um exemplo prático de uma tecnologia robusta de descarbonização que é efetivamente independente dos volumes do comércio marítimo, uma vez que não gera emissões diretas, e que também desvincula os esforços de sustentabilidade do preço dos combustíveis verdes, que geralmente estão disponíveis a um preço superior devido ao seu custo de redução de CO₂.

A descarbonização do transporte marítimo global é uma jornada complexa e o RINA (Registro Italiano Navale) prevê ainda uma série de incertezas pela frente. A disponibilidade e a questão da escala de combustíveis alternativos — como amônia, metanol, hidrogênio e biocombustíveis — permanecem incertas, assim como os investimentos em infraestrutura necessários para abastecimento e armazenamento de bunker nos portos. A classificadora verifica que o cenário regulatório está evoluindo de forma desigual com diferentes interpretações regionais das metas da IMO, o que cria riscos de fragmentação e complexidade de conformidades.

Na visão do RINA, o desafio econômico é significativo: os altos custos de novas tecnologias e retrofits, aliados à falta de clareza quanto aos preços do combustível a longo prazo, dificultam a tomada de decisões de investimentos pelos armadores. As normas de segurança, o treinamento das tripulações e a segurança cibernética para embarcações cada vez mais digitais e autônomas acrescentam camadas de complexidade.

O RINA afirma que aborda esses desafios através do desenvolvimento de regras robustas para combustíveis alternativos, do apoio à validação de tecnologias e fomentando a colaboração global para garantir que os objetivos de sustentabilidade sejam atingidos sem comprometer a viabilidade operacional.

Nesse sentido, o RINA identifica progressos significativos sendo alcançados rumo à sustentabilidade do transporte marítimo. Os navios movidos a GNL, por exemplo, representam uma parte significativa das novas construções, enquanto o metanol e a amônia emergem como alternativas viáveis de baixa emissão de carbono. As células a combustível de hidrogênio estão avançando no processo de certificação, e as soluções elétricas baseadas em baterias estão ganhando força para operações de curtas distâncias. Segundo a classificadora, esses desenvolvimentos são impulsionados por regulações mais rigorosas da IMO e da Fuel EU Maritime, bem como pelo compromisso da indústria para descarbonização.



O RINA informa que está ativamente impulsionando a transição por meio do desenvolvimento e certificação de tecnologias para combustíveis alternativos, incluindo hidrogênio, amônia e metanol, junto a sistemas de células de combustível e propulsão híbrida. “Fornecemos estruturas de segurança, consultoria de engenharia e certificação de produtos relacionados a toda cadeia de valor, garantindo a conformidade e a viabilidade operacional”, destaca a classificadora.

Para o diretor técnico do RBNA — Registro Brasileiro de Navios e Aeronaves, Luiz Alberto de Mattos, os principais desafios e incertezas da descarbonização do transporte marítimo são as bases de abastecimento dos combustíveis pelas rotas, a serem estudadas. Ele cita um estudo que demonstra o potencial significativo dos portos brasileiros para atuarem como centros de combustíveis marítimos renováveis, oferecendo benefícios econômicos e ambientais.

“Hubs verdes: o potencial dos portos brasileiros no fornecimento de combustíveis marítimos renováveis”, publicado no icct-Conselho Internacional de Transporte Limpo, em junho de 2025, fez uma avaliação de pré-viabilidade, quantificando a demanda potencial de abastecimento e analisando a capacidade portuária. O trabalho é assinado por Maricruz Fun Sang Cepeda, Ketan Gore e Xiaoli Mao. O estudo fornece um guia para futuros investimentos e iniciativas políticas voltadas a acelerar a descarbonização do transporte marítimo.

De acordo com o estudo, o Brasil possui três portos públicos (Santos/SP, Rio Grande/RS e Itaqui/MA) e três portos privados (Porto do Açu/RJ, Pecém/CE e Navegantes/SC) que poderiam servir como potenciais centros de abastecimento de combustíveis marítimos renováveis. Os portos públicos, em geral, obtiveram pontuações mais altas em infraestrutura, localização estratégica e conectividade.

O levantamento indica que, entre 10 rotas comerciais de amostra, conectando esses portos a mercados domésticos e internacionais chave, cinco poderiam ser percorridas com hidrogênio líquido renovável (RE-LH2) em células de combustível, sem necessidade de reabastecimento. “Todas as rotas são viáveis utilizando amônia renovável (RE-NH3) e metanol renovável (RE-MeOH) em motores de combustão interna, eliminando a necessidade de reabastecimento no meio da rota”, aponta o estudo.

Entre as inovações mais promissoras no setor marítimo, a equipe do RBNA acredita no crescimento de embarcações autônomas. Mattos também observa que existem experiências em termos de navios sustentáveis e combustíveis renováveis para a navegação, mas que ainda precisam ser desenvolvidas.

Ele diz que a construção naval está ativa, sobretudo para faixas de embarcações de médio porte. Acredita que, com a continuidade de uso de derivados de petróleo, é esperado crescimento de encomendas de embarcações de apoio marítimo e navios do programa da Transpetro, como petroleiros e gaseiros. “O RBNA está atuando na construção de balsas de carga seca ou petroleiras, empurradores e rebocadores e ferry boats”, conta o diretor.

A DNV percebe o futuro da construção naval sendo concentrado em torno de projetos de pronta conversão (adaptáveis) e flexíveis em relação aos combustíveis. Isso significa layouts modulares que podem acomodar múltiplas vias de combustíveis, como GNL, etanol, metanol, amônia, hidrogênio, e que também permitam a incorporação de tecnologias novas e em desenvolvimento, como a captura de carbono a bordo e o abastecimento de energia em terra (onshore power supply - OPS).

Essa abordagem ajuda armadores a evitar retrofits dispendiosos e a cumprir as regras cada vez mais rigorosas de emissões de gases de efeito estufa (GEE). De acordo com as projeções do ‘Maritime Forecast to 2050’ da DNV, as embarcações aptas para combustíveis alternativos dominarão a carteira de encomendas com aproximadamente metade da tonelagem global até 2030. Entretanto, isso também vai acelerar a necessidade de infraestrutura e capacidade de transporte desses combustíveis.

Esses projetos modulares e flexíveis também vão incorporar tecnologias de economia de energia, como formatos otimizados dos cascos, propulsão assistida por vento e sistemas híbridos, que se



tornarão itens de série. Além disso, o monitoramento digital da performance será integrado para dar suporte a novas estruturas contratuais e esquemas de governança regulatória.

Finalmente, com a entrada no mercado de combustíveis como amônia, hidrogênio e nuclear, os estaleiros precisam planejar sistemas avançados de contenção, avaliações rigorosas de risco e programas de treinamento de tripulações desde o início. Essas medidas de segurança devem estar alinhadas com as diretrizes da IMO e as normas de classificação (regras de classe) para proteger a tripulação e o meio ambiente.

“Em linhas gerais, vemos a indústria marítima do Brasil pronta para crescer, impulsionada pela evolução do mercado e pelas demandas energéticas globais”, diz Fernanda. Segundo a diretora da DNV, a demanda por navios prevista vai direcionar a substituição ou a modernização de ativos obsoletos e a implementação de combustíveis alternativos e soluções tecnológicas visando a descarbonização, embora isso traga desafios.

Ela ressalta que os programas de renovação de frotas anunciados visam atender às necessidades do mercado e à preparação para combustíveis de baixo carbono. Os armadores estão priorizando projetos que facilitem o uso de combustíveis de baixo carbono, a otimização digital e sistemas híbridos para garantir a sustentabilidade futura dos ativos. “A produtividade limitada dos estaleiros no Brasil exige estratégias — como parcerias internacionais e incentivos governamentais — para tornar esses programas economicamente viáveis”, afirma Fernanda.

A leitura da DNV é que a atividade offshore no Brasil permanece forte, com projetos que exigem embarcações de apoio offshore modernas, equipados com propulsão híbrida e eficiência. A recente fase de exploração da Margem Equatorial pode impulsionar ainda mais as atividades offshore em complemento ao que já existe hoje. “Embora existam muitas inovações promissoras em desenvolvimento no setor marítimo, existem algumas que já estão implementadas e apresentando resultados”, comenta Fernanda.

Ela menciona que a captura de carbono a bordo (Onboard Carbon Capture — OCC) já é uma inovação que entrega reduções. Ao capturar CO2 diretamente dos fluxos de exaustão, a OCC pode reduzir drasticamente as emissões dos maiores emissores, incluindo graneleiros, petroleiros e porta-contêineres, sem esperar pelo amadurecimento da cadeia de suprimento para combustíveis alternativos.

Os modelos da DNV indicam que equipar apenas 20 dos maiores portos para o descarregamento de CO2 poderia viabilizar a adoção de OCC, reduzindo as emissões em escala comparável com a ambição da IMO para 2030. Para o Brasil, com seus corredores de exportação e polos de energia offshore, a infraestrutura OCC poderia se integrar às operações de navios aliviadores (shuttle tankers).

A propulsão eólica assistida (WAPS) é outra conquista a curto prazo. Com testes de desempenho padronizados já implementados, as soluções eólicas estão deixando de ser um nicho para se tornarem comuns, entregando economias de combustível entre 5% e 20% em rotas de longo curso. Para embarcações que escalam portos brasileiros, os regimes de vento constantes do Oceano Atlântico tornam a WAPS uma opção atraente para reduzir os atuais custos e emissões, independente da disponibilidade de combustíveis alternativos.

Já a autonomia habilitada por Inteligência Artificial (IA) e as inspeções remotas estão redefinindo a eficiência e a segurança. Sistemas de navegação inteligente estão reduzindo os riscos de colisão e otimizando rotas, enquanto drones e ROVs (veículo subaquático operado remotamente) estão transformando as vistorias de classe, diminuindo o risco à segurança do pessoal em espaços confinados.

Olhando à frente, o RINA pretende continuar a ampliar seu papel com soluções de ciclo de vida, desde o projeto e a avaliação de riscos até o aconselhamento em ‘financiamentos verdes’, apoiando os armadores a alcançar metas de emissão zero e a integrar energias renováveis às operações marítimas.



O RINA projeta o futuro da construção naval exigindo flexibilidade e foco em eficiência. Os armadores buscam projetos que reduzam o consumo de combustível e mantenham opções em aberto para a adoção de 'combustíveis do futuro'. Nesse sentido, a percepção é que existe uma demanda crescente por orientação técnica para avaliar riscos, analisar implicações econômicas e preparação para a evolução dos cenários regulatórios e tecnológicos.

Para a classificadora, a construção naval está evoluindo a caminho da sustentabilidade, digitalização e responsabilidade ao longo do ciclo de vida. Além da propulsão de baixa emissão de carbono e da conectividade inteligente, as novas demandas incluem sistemas robustos de gestão da integridade para garantir a confiabilidade estrutural durante toda a vida da embarcação e soluções avançadas para o descomissionamento seguro e eficiente ao final de sua vida útil.

Os armadores estão priorizando projetos que integram digital twins (gêmeos digitais), manutenção preditiva e segurança cibernética, enquanto se preparam para combustíveis alternativos e capacidades autônomas. "Essas tendências redefinem a construção naval como um processo holístico, abrangendo a construção, excelência operacional e o desmantelamento responsável, ancorado na inovação e no compliance, com padrões ambientais cada vez mais rigorosos", analisa o RINA.

A equipe da ABS acredita que as próximas décadas serão um período estimulante para a construção naval, à medida que os estaleiros buscam combinar cada vez mais eficiência e flexibilidade em seus projetos, atendendo as exigências regulatórias mais rigorosas e a demanda no mercado por melhora de performance.

Albuquerque percebe que, cada vez mais, estaleiros estão buscando conformidade com os padrões abrangentes de classificação para tecnologias inovadoras projetadas para aprimorar as operações marítimas em áreas chaves, como monitoramento da integridade estrutural e do maquinário, eficiência dos ativos, desempenho operacional e suporte à tripulação, contidos no guia da ABS para funções inteligentes para navios e unidades offshore.

A ABS vê os setores marítimo e offshore no Brasil entrando em um novo ciclo de investimentos, com um potencial para repaginar a construção naval, a logística e serviços de suporte locais. Com a integração da PBLLog (Petrobras Logística de Exploração e Produção S.A.) à estrutura da Transpetro e com a publicação do plano de negócios 2026-2030 da Petrobras recentemente, a ABS identifica uma perspectiva construtiva e sustentável para encomendas e projetos, especialmente, em relação às embarcações de apoio offshore, petroleiros e gaseiros, dentro da estratégia de renovação da frota da Transpetro.

A subsidiária da Petrobras, na visão da ABS, completou um passo importante na expansão da sua atuação na logística de petróleo e derivados a partir da integração com a PBLLog. Com essa mudança, a Transpetro vai assumir as atividades de apoio offshore e gerenciamento de resposta a emergência em áreas de operação onde a Petrobras lidera o consórcio. Em paralelo, o novo plano de negócios da Petrobras lançou o programa 'Mar Aberto', uma iniciativa abrangente para modernizar a logística marítima e renovar a frota.

A Transpetro tem previstos mais de US\$ 2 bilhões para novas embarcações no âmbito do Mar Aberto, que podem chegar a US\$ 4 bilhões para atividades de construção naval no Brasil quando considerados os efeitos sobre a cadeia de suprimentos e o conteúdo local. O pacote de embarcações do Mar Aberto inclui: navios de cabotagem; 18 barcas e 18 empurradores para operações de bunker; além de mais de 40 embarcações de apoio marítimo, como PSVs (transporte de suprimentos), OSRVs (combate ao recolhimento de óleo); RSVs; e AHTS (manuseio de âncoras).

Esse é um dos mais significativos anúncios do setor naval no Brasil desde os anos 2010, com o potencial de reativar estaleiros, revitalizar fornecedores e restaurar a capacidade operacional relacionada à cadeia de suprimentos que estava subutilizada há cerca de uma década.



A Petrobras confirmou a continuidade do programa de afretamento de embarcações offshore, com a contratação de mais de 40 novos barcos de apoio marítimo para dar suporte às atividades de exploração e produção. Na avaliação da ABS, essas novas construções somadas à tonelagem afretada vão proporcionar um fluxo constante de oportunidades relacionadas a barcos de apoio marítimo para investidores brasileiros e estrangeiros entre 2026 a 2030.

“Esperamos que o segmento de apoio marítimo se mantenha em crescimento constante, garantido pelos pedidos específicos do programa Mar Aberto e também pela carteira de afretamento. Isso inclui PSVs para logística, RSVs para inspeção e intervenção, OSRVs para resposta a emergências e AHTS para suporte aos campos”, projeta Albuquerque. Ele lembra que, com a integração da PBLog e uma diretriz clara sobre o apoio offshore e resposta a emergências, a Transpetro expandiu o escopo para renovar sua frota e otimizar a logística de petróleo e produtos refinados.

Embora os detalhes específicos do programa para petroleiros e gaseiros não tenham sido divulgados junto ao pacote de embarcações de apoio offshore, a ABS espera que surjam oportunidades adicionais relacionadas à Transpetro, que avança com seu planejamento e licitações. “Isso pode incluir navios de transporte de produtos pela costa brasileira, navios aliviadores alinhados com a produção do pré-sal e gaseiros feitos sob medida para cabotagem brasileira e necessidades de importação”, comenta Albuquerque.

A escala e a diversidade do pacote podem apoiar a reativação dos estaleiros e fornecedores brasileiros, facilitando uma reconstrução gradual da capacidade industrial. A expectativa é que as primeiras concessões se concentrem em projetos de embarcações de apoio offshore já garantidos, com as fases subsequentes abordando unidades mais especializadas e de maior complexidade. “Espera-se que as primeiras concessões se concentrem em projetos de embarcações de apoio offshore (OSV) já comprovados, com as fases subsequentes abordando unidades mais especializadas ou de maior complexidade”, ressalta Albuquerque.

Considerando o perfil operacional da Petrobras e da Transpetro, a ABS prevê um foco maior em: capacidade DP2 e DP3 (posicionamento dinâmico); robusta prontidão para resposta a derramamentos em embarcações de apoio offshore (OSRVs); padrões de confiabilidade adequados para ambientes do pré-sal e logística de alta utilização.

Completam a lista projetos que atendam à conformidade com a norma ‘IMO EEXI CII’ para o período do plano, com atenção à otimização do casco e tecnologias de eficiência energética. Além de flexibilidade de prontidão para combustíveis como GNL, metanol ou preparadas para células de combustível (conforme apropriado ao perfil da missão), além de soluções de hibridização e baterias para OSVs, visando reduzir emissões e melhorar a eficiência de manutenção de posição.

“Em relação ao desempenho digital e ao ciclo de vida, esperamos que a manutenção baseada em condições e a gestão de ativos orientada por dados melhorem o tempo de atividade dos ativos, e que as ferramentas digitais habilitadas para classificação simplifiquem a conformidade, inspeções e o monitoramento de desempenho”, acrescenta Albuquerque.

Recentemente, a ABS assinou um acordo de entendimentos (MoU) para o desenvolvimento de tecnologias de inspeção para a plataforma de robôs humanoides da ‘Persona AI’ que busca o aprimoramento da produtividade e da segurança em estaleiros. Essa colaboração inovadora vai se concentrar na adaptação dos robôs humanoides da Persona IA — baseados em parte na tecnologia de mão robótica da NASA — para uma série de atividades em estaleiros.

Albuquerque explica que, ao contrário dos robôs industriais tradicionais, os robôs humanoides são especialmente adequados para operar em estaleiros projetados para trabalhadores humanos, oferecendo flexibilidade e mobilidade em espaços complexos, confinados ou ergonomicamente desafiadores.

De acordo com o MoU, a ABS e a Persona AI vão colaborar em uma série de projetos de desenvolvimento conjunto, coletando dados para apoiar a classificação durante a construção naval.

Em última análise, isso apoiará o desenvolvimento de novos padrões da ABS para os tipos e a qualidade dos dados necessários para apoiar as técnicas de inspeção digital e remota. Esses padrões não apenas orientarão o projeto futuro de robôs, mas também ajudarão a entender como coletar, avaliar e aplicar dados robóticos para fins de certificação e conformidade.

O RINA espera que o setor marítimo no Brasil entre num ciclo forte de crescimento, impulsionado pelos investimentos previstos da Petrobras em modernização da frota e em logística offshore. Para a classificadora, o segmento de embarcações de apoio offshore deverá expandir significativamente, sustentado por contratos de longo prazo e exigências de conteúdo local que fortalecem a cadeia de suprimentos nacional.

Ao mesmo tempo, o programa de renovação da frota da Transpetro, com foco em navios-tanque e numa nova geração de gaseiros, sinaliza uma demanda crescente por projetos de alta eficiência e conformidade com normas ambientais. “Esses desenvolvimentos posicionam o Brasil como um polo estratégico para a construção naval avançada e excelência operacional na América Latina, onde o RINA está pronto para apoiar parceiros em diferentes desafios para o desenvolvimento da indústria marítima local”, acredita a classificadora.

O RINA projeta o futuro da inovação marítima em tecnologias que entregam impacto mensurável: navegação autônoma para aprimorar a segurança e eficiência operacional, manutenção preditiva baseada em inteligência artificial (IA) e gêmeos digitais (digital twins) para uma gestão de ativos mais inteligente, robótica para inspeções precisas e sem riscos, e sistemas de propulsão alternativos para acelerar a descarbonização. Esses avanços, aliados a uma forte segurança cibernética e à evolução dos marcos regulatórios, estão moldando uma indústria marítima mais sustentável, inteligente e resiliente.

“Estamos avançando em manutenção preditiva baseada em IA e digital twins para otimização de performance de embarcações em tempo real, integrando robôs como drones aéreos e plataformas subaquáticas para inspeções de cascos mais seguras e automatizadas. Paralelamente, estamos moldando estruturas de certificação para combustíveis alternativos e sistemas de propulsão híbridos para acelerar a descarbonização, tudo sustentado por cibersegurança robusta e inovação regulatória”, resume o RINA.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2026

RENOVAÇÃO DA FROTA DO SISTEMA PETROBRAS CONTRATA GASEIROS, BARCAÇAS E EMPURRADORES PARA OBRAS EM TRÊS ESTALEIROS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 24/02/2026 - 14:38



A Petrobras e a Transpetro assinaram, em janeiro, novos contratos para a construção de embarcações do ‘Mar Aberto’, nova denominação do programa voltado à renovação e ampliação da frota do sistema Petrobras. Na cerimônia realizada em Rio Grande (RS), a holding e sua subsidiária contrataram cinco navios gaseiros, além de 18 barcaças e 18 empurradores, num investimento total de R\$ 2,8 bilhões. Essas embarcações serão operadas pela Transpetro e construídas em estaleiros de três estados.

No Rio Grande do Sul, o Estaleiro Rio Grande (ERG), da Ecovix, será responsável pela obra dos cinco gaseiros. No Amazonas, o estaleiro Bertolini Construção Naval da Amazônia (Beconal), construirá as 18 barcaças. Em Santa Catarina, o estaleiro Indústria Naval Catarinense (INC), vai construir os 18 empurradores. O potencial de geração nessas encomendas é de mais de 9.000 empregos diretos e indiretos, segundo a Petrobras.



Os gaseiros foram contratados por meio de licitação aberta e internacional, em dois lotes com oito embarcações no total — o resultado do outro lote não foi homologado até o fechamento desta edição. O ERG foi contratado para construir cinco navios pressurizados destinados ao transporte de gás liquefeito de petróleo (GLP) e de derivados: três com capacidade de 7.000 metros cúbicos (m³) e dois para 14.000 m³. O investimento total nessas construções totaliza R\$ 2,2 bilhões. Com isso, a frota de gaseiros da Transpetro irá subir de seis para 14, triplicando a atual capacidade de transporte de GLP e derivados.

As encomendas consideram o aumento da produção de gás natural no país e atendem às necessidades da Petrobras, tanto na costa brasileira quanto na navegação fluvial, incluindo a região Norte e a Lagoa dos Patos (RS). De acordo com a Petrobras, os novos gaseiros serão até 20% mais eficientes no consumo de energia e reduzirão as emissões de gases de efeito estufa (GEE) em 30%. O lançamento da primeira unidade está previsto para ocorrer até 33 meses após o início das obras, com novas entregas a cada seis meses.

A encomenda das 18 barcas e 18 empurradores representa um investimento de R\$ 620,6 milhões, fortalecendo a operação da Transpetro na navegação interior. A presença em águas abrigadas ou parcialmente abrigadas, como rios, lagos, canais, baías e lagoas tem objetivo de consolidar a empresa como uma das principais operadoras de transporte de derivados de petróleo e de biocombustíveis no modal fluvial.

O novo modelo de negócio viabilizará a verticalização da operação de bunkering, permitindo à Transpetro dispor de uma frota própria para abastecimento em polos como Belém (PA), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS). A estratégia da empresa com essa integração é assegurar maior controle operacional, otimização de custos e ganhos de eficiência logística.

O estaleiro Beconal, de Manaus (AM), será responsável pela construção das 18 barcas, com a entrega da primeira unidade prevista três meses após o início da obra. Do total contratado, 10 terão capacidade de 3.000 toneladas de porte bruto (TPB) e 8, de 2.000 TPB. O estaleiro INC, localizado em Navegantes (SC), construirá os 18 empurradores, com a entrega inicial programada para 10 meses após o início da fabricação.

O Mar Aberto tem aportes estimados em US\$ 6 bilhões no período de 2026 a 2030, abrangendo a construção de um total de 20 navios de cabotagem, além de 18 barcas e 18 empurradores, além da previsão de afretamento de 40 novas embarcações de apoio destinadas à renovação da frota de apoio marítimo. A Petrobras afirma que o programa reforça o compromisso com a renovação e ampliação da frota nacional, contribui com a logística das operações e com o fortalecimento da indústria naval brasileira, em alinhamento com os objetivos da transição energética justa.

A Petrobras defende que essa estratégia de renovar a frota reduzirá a dependência de afretamentos, proporcionando mais flexibilidade e eficiência às operações logísticas de movimentação de GLP e dos demais produtos. “Com essas contratações, estamos deixando a Petrobras preparada para o crescimento da nossa produção nos próximos anos e alavancando a retomada da indústria naval nacional”, declarou em nota a presidente da Petrobras, Magda Chambriard. Ela acrescenta que o investimento em encomendas para indústria naval e offshore estimula um ciclo de novos negócios e oportunidades, fortalecendo a cadeia produtiva industrial brasileira.

Para o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, a renovação e ampliação da frota permite à empresa atender ao crescimento da produção do país com mais eficiência, reduzindo custos e fortalecendo a soberania energética. “Os contratos assinados têm potencial para gerar mais de 9.000 empregos diretos e indiretos, revitalizar a indústria naval e mobilizar a cadeia produtiva desse segmento do país. Ver os pólos navais nacionais sendo retomados, sem dúvida, é motivo de orgulho para todos nós brasileiros”, salienta Bacci.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) avalia que os novos contratos representam um momento que simboliza a retomada de uma atividade estratégica, capaz de gerar empregos, movimentar a cadeia de fornecedores e fortalecer a capacidade industrial



nacional. Para o Sinaval, a construção dessas embarcações em estaleiros brasileiros mostra que, com planejamento e coordenação, é possível atender a demandas complexas dentro do país.

O sindicato ressalta que ainda é preciso avançar em questões relacionadas a financiamentos e garantias para acelerar ainda mais a retomada. “A assinatura dos contratos para a construção dos navios gaseiros, empurradores e barcas da Transpetro, no Rio Grande do Sul, representa um passo importante para a indústria naval brasileira. É o resultado de muito diálogo, trabalho conjunto e da disposição de diferentes atores em construir soluções para o país”, destaca o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha.

Rocha diz que o Sinaval tem atuado de forma contínua nesse processo, sempre em diálogo com a Transpetro, a Petrobras e o governo federal, buscando criar um ambiente mais previsível e competitivo para os estaleiros. “Ainda há desafios, mas iniciativas como essa reforçam que estamos avançando no caminho da reconstrução da indústria”, afirmou o presidente do sindicato.

Os investimentos se somam aos R\$ 1,4 bilhão destinados à construção dos 4 navios classe Handy, também pela Ecovix no ERG, só que em parceria com o grupo Mac Laren.

Durante o evento de assinatura do contrato dos gaseiros, barcas e empurradores, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse que existem mais nove embarcações em avaliação e, pelo menos, 6 a 8 novas plataformas em estudo pela companhia para serem licitadas e construídas.

A Câmara Setorial de Máquinas e Equipamentos Offshore reafirma que a indústria brasileira está preparada e deseja participar de forma ativa, ampla e qualificada da retomada das encomendas do setor no Brasil. A CSENO/Abimaq acenou para a capacidade das empresas associadas contribuírem com elevado conteúdo local, competência técnica e capacidade industrial de forma aderente às demandas das novas construções, que visam ampliar e renovar a frota do sistema Petrobras.

A câmara setorial da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) destaca o papel estratégico da Transpetro como principal operadora logística de dutos e transporte marítimo do país, bem como a condução do programa ‘Mar Aberto’, cuja assinatura dos contratos representa uma conquista aguardada há anos pela indústria brasileira. “Esses projetos eram amplamente ansiados pelo setor produtivo nacional, não apenas pelo seu volume e relevância, mas pelo impacto direto no fortalecimento da soberania logística, industrial e energética do Brasil”, comenta o presidente da CSENO/Abimaq, Leandro Pinto.

Os fornecedores nacionais também aguardam a finalização da terceira licitação internacional lançada pela Transpetro para a contratação de quatro navios da classe MR1 (Medium Range), com 40.000 toneladas de porte bruto (TPB). Segundo o presidente da CSENO, essa concorrência representa um passo decisivo para a consolidação da retomada da indústria naval.

A câmara setorial entende como fundamental que essas embarcações sejam construídas em estaleiros brasileiros, assegurando a internalização de investimentos, a geração de empregos qualificados e o fortalecimento da base industrial nacional. “A previsibilidade e a continuidade dos programas são determinantes para garantir escala produtiva, competitividade e sustentabilidade de longo prazo ao setor naval brasileiro”, defende Pinto, que é diretor geral da Anschütz.

A CSENO ressalta ainda que os fabricantes nacionais de máquinas, equipamentos e sistemas offshore possuem histórico comprovado de fornecimento ao setor de petróleo e gás, incluindo embarcações de grande porte e projetos de elevada complexidade. Pinto diz que a engenharia brasileira demonstra maturidade, flexibilidade tecnológica e plena conformidade com os mais rigorosos requisitos técnicos, ambientais e de segurança, conforme as normas da Organização Marítima Internacional (IMO), estando apta a contribuir para a eficiência operacional, a segurança e a sustentabilidade desses ativos ao longo de todo o seu ciclo de vida.

“Reconhecendo o caráter internacional e competitivo dos processos licitatórios, a câmara setorial reafirma seu compromisso com o diálogo técnico contínuo e colaborativo junto à Transpetro, estaleiros



e demais stakeholders”, afirma. Ele considera fundamental que, nos próximos programas de renovação e ampliação da frota, estaleiros brasileiros demonstrem interesse ativo em participar, fortalecendo o ecossistema industrial nacional.

“A participação efetiva dos estaleiros, aliada à integração de soluções locais com parceiros nacionais e internacionais, é essencial para maximizar o conteúdo nacional, gerar sinergias produtivas e consolidar o Brasil como referência em inovação, competitividade e sustentabilidade no setor naval e offshore”, conclui.

A Ghenova Brasil contribuirá com a engenharia completa dos gaseiros, incluindo design dos cinco navios e projeto conceitual. A empresa destaca que o projeto foi desenvolvido praticamente ‘Tailor Made’, sob medida para os requisitos do edital. “Fechamos parceria com a Ecovix desde os primórdios do edital, fazendo os ajustes necessários para poder atender aos requisitos da Transpetro e ajudar na modelagem da proposta ganhadora”, conta o CEO da Ghenova, Frederico Cupello.

A equipe da Ghenova agora atuará nas próximas fases, que incluem projeto básico, detalhamento e assistência técnica à construção. Cupello explica que são dois modelos de navios de transporte pressurizado, conforme as especificações da licitação da Transpetro. “A eficiência energética foi muito levada em conta no nosso design. Esses navios estão preparados para cumprir as últimas normativas de eficiência energética e redução de emissões”, ressalta Cupello.

Cupello lembra que, durante a crise da construção naval da última década no Brasil, muitas empresas do ramo fecharam e algumas estrangeiras reduziram atividades e deixaram o país. Ele pondera que, nesse período, a Ghenova buscou nichos que estavam aquecidos, como o de embarcações fluviais. O executivo considera que a robustez internacional do grupo também contribuiu para manter a equipe no Brasil, inclusive apoiando projetos no exterior.

“No nosso braço brasileiro da Ghenova, estamos orgulhosos de levantar a bandeira que a indústria naval brasileira está viva. A engenharia naval brasileira está viva, com capacidade e qualidade”, completa Cupello.

Na cerimônia de assinatura do contrato dos gaseiros realizada no Estaleiro Rio Grande, o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, destacou que a Petrobras, aos poucos, vai se transformando numa empresa de energia. “Esse país precisa ter a seguinte decisão: nós precisamos construir uma soberania energética. A gente não pode ficar dependendo de nenhum país do mundo e de tecnologia de outros países”, afirmou o presidente.

Magda Chambriard lamentou que, com todo potencial de crescimento, a Petrobras tenha ficado 10 anos sem encomendar um único navio no Brasil. “Hoje temos encomendas no Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, na Bahia e no Amazonas. Essas encomendas vão demandar um número significativo de profissionais qualificados já a partir de março deste ano”, projetou no evento.

Magda acredita que os empregos dessa indústria, que em 2022 estavam na casa de 18.000 e fecharam 2025 em 50.000, serão ampliados em 2026, 2027 e 2028. “Vamos nos aproximar de volta daquele número original de 80.000 empregos na indústria naval brasileira”, afirmou. Ela considera que o crescimento de 180% em termos de emprego nos últimos quatro anos foi possível graças aos financiamentos do Fundo da Marinha Mercante, à depreciação acelerada e às políticas de conteúdo local.

O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, reforçou que a demanda perene por embarcações é uma das principais alavancas de crescimento, o que só está sendo possível porque o sistema Petrobras priorizou a renovação e ampliação da frota própria. Também salientou que a retomada da indústria naval se dá com políticas industriais específicas.

“Sem política de conteúdo local, recursos do FMM e mecanismos como depreciação acelerada não seria possível assinar esses contratos, com geração de emprego recorde e aumento da renda. Com



isso, estaleiros, empresas de navieças e os demais elos da cadeia produtiva podem se planejar para fazer seus investimentos, retomando esse ciclo positivo”, apontou Bacci.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2026

PRODUTOS E SERVIÇOS 751

Da Redação Produtos e serviços

Drones na defesa naval

A Xmobots, fabricante de drones, firmou um acordo de cooperação técnica com a Diretoria de Aeronáutica da Marinha do Brasil (DAerM), em uma iniciativa financiada em parte pela Petrobras, para expandir o uso de aeronaves remotamente pilotadas (ARPs) da família Nauru em navios, plataformas offshore e operações de monitoramento ambiental e defesa. A aliança integra o projeto MMRE, iniciativa de R\$ 40 milhões dedicada ao desenvolvimento de tecnologias e drones equipados com sensores avançados para fortalecer o monitoramento marítimo.

O programa busca aprimorar a detecção de manchas de óleo, ampliar a capacidade de resposta a emergências ambientais, apoiar missões de busca e salvamento e reforçar o combate a tráfegos ilegais nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.

O acordo estabelece uma colaboração inédita entre a indústria nacional, Marinha e a Petrobras, que tem buscado novos recursos tecnológicos para reduzir riscos, elevar a eficiência operacional e fortalecer medidas de baixo carbono. Nos últimos anos, a estatal vem ampliando o uso de aeronaves pilotadas remotamente em atividades de detecção de hidrocarbonetos, monitoramento de áreas sensíveis e transporte leve de cargas no ambiente marítimo.

Novos portêineres

O Tecon Santos recebeu dois novos portêineres (guindastes de cais) e oito RTGs (guindastes de pátio) elétricos adquiridos pela Santos Brasil como parte do projeto de ampliação, modernização e descarbonização do terminal. Os equipamentos são fabricação da chinesa ZPMC. Os equipamentos chegaram a bordo do navio Zhen Hua 28 totalmente montados sobre o convés.

A operação padrão dos novos equipamentos está prevista para começar neste mês de fevereiro. Já a operação remota será implementada gradualmente, após a conclusão de testes, configuração dos sistemas e treinamento das equipes, processo que pode levar até um ano.

Os dez guindastes têm investimentos da ordem de R\$ 300 milhões. Os novos portêineres contam com a tecnologia TPS (Truck Position System), que garante o posicionamento preciso das carretas durante as operações de embarque e descarga, otimizando segurança e produtividade. O diferencial das novas unidades é a possibilidade de operação remota, com os profissionais atuando no centro de controle e não mais nas cabines no alto dos equipamentos — modelo já adotado com os RTGs. Cada portêiner possui 50 metros de altura, do cais à lança, e 70 metros de alcance, com capacidade para movimentar simultaneamente até dois contêineres de 20 pés cheios, totalizando até 100 toneladas de carga.

Distribuição

A Asia Shipping anuncia uma nova fase de fortalecimento de sua operação de distribuição no Brasil, agora com foco ampliado no atendimento a setores regulados. A companhia passa a operar com duas unidades licenciadas pela Anvisa para armazenagem de medicamentos, produtos para saúde, correlatos, saneantes e cosméticos, incluindo áreas climatizadas e refrigeradas preparadas para produtos sensíveis.

A certificação das unidades de Itajaí e Araquari (SC) consolida a estratégia da Asia Shipping de oferecer um serviço end-to-end com padrões internacionais, garantindo controle rigoroso, rastreabilidade integral e total conformidade com as exigências do setor de saúde. “Temos uma operação licenciada, segura e preparada para atender clientes que demandam cuidados especiais. O setor regulado é estratégico para nossa expansão, e estamos estruturados para receber produtos



sensíveis com alto nível de controle e rastreabilidade”, afirma Alexandre Pimenta, CEO da Asia Shipping.

Nos últimos anos, a Asia Shipping ampliou significativamente sua capacidade operacional e consolidou um modelo de distribuição que complementa sua atuação como integradora logística. A companhia opera atualmente três centros de distribuição em Itajaí e Araquari (SC), totalizando 20 mil metros quadrados de área dedicada a armazenagem, gestão de inventário e distribuição.

Eficiência operacional

A Aliança, empresa do grupo Maersk, adota a StarConnect nas embarcações da frota. Desenvolvida pela Maersk e adotada pela Aliança, a StarConnect substituiu a antiga ferramenta, trazendo um salto tecnológico em usabilidade e análise de dados, transformando a forma de se navegar. Com uma interface moderna, intuitiva e didática, a plataforma simplifica as tarefas diárias das equipes a bordo e em terra, tornando o acompanhamento das operações mais ágil e acessível.

“A StarConnect representa uma nova geração no monitoramento operacional, combinando precisão, eficiência energética e aderência a padrões regulatórios internacionais”, afirma Carlos Rocha, diretor de frotas da Maersk. Desenvolvida com base em tecnologias avançadas de ciência de dados, aprendizado de máquina e computação de ponta (edge computing), a StarConnect processa dados gerados pelos sensores dos navios em tempo real. Essa capacidade permite que a plataforma forneça insights imediatos sobre consumo de combustível, condições do mar, desempenho energético e integridade dos equipamentos, apoiando decisões mais precisas e sustentáveis.

Entre os principais diferenciais da StarConnect está sua capacidade de gerar alertas automáticos com base em dados reais. A ferramenta monitora continuamente aspectos como estoque de combustível a bordo, performance do motor e condições de componentes estratégicos, como o casco e o propulsor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2026

EDITORIAL 751

Da Redação Editorial

A assinatura de novos contratos do programa 'Mar Aberto', no começo deste ano, deu novo fôlego ao setor, com a perspectiva de obras para estaleiros em três estados. No que se desenha ser a retomada das atividades após 10 anos, novamente Petrobras e Transpetro se apresentam como principais contratantes. Essas obras se somam às encomendas dos petroleiros classe Handy, firmadas em 2025. Construtores e fornecedores de navieças celebram as potenciais oportunidades de suprimento e esperam que essa demanda seja ampliada nos próximos anos, ganhando escala e fortalecendo a indústria local.

O crescimento exponencial do número de trabalhadores também é um indicador do bom momento da indústria naval. Nessa toada, a primeira edição de 2026 da Portos e Navios aborda que estaleiros especializados em embarcações de médio porte estão otimistas com o aquecimento das consultas e encomendas para diferentes segmentos. As contratações incluem, entre outros nichos, rebocadores, barças e empurradores, além de novos barcos de apoio marítimo. Os construtores detalham especificações e desafios dos novos projetos.

A reportagem de capa mostra que os serviços de dragagem estão aquecidos em portos de diferentes regiões do país. A novidade foi a inédita concessão do serviço para a iniciativa privada em Paranaguá (PR), com expectativa de processos semelhantes em Salvador (BA), Itajaí (SC) e Santos (SP).

As principais empresas do segmento viram com bons olhos o modelo, identificam possibilidade de aperfeiçoamento e esperam que essa primeira experiência seja bem sucedida, deixando para trás o histórico de burocracia e disputas judiciais que atrapalharam a execução desse tipo de serviço.

Empresas de apoio portuário confirmam a necessidade de melhorias nos canais de navegação para recepção de navios de maior porte nos portos brasileiros. O segmento segue pujante e a investir em

rebocadores potentes e eficientes, buscando aliar as exigências operacionais aos compromissos de redução de emissões e de segurança da navegação e da tripulação. Elas falam da expansão da frota e dos treinamentos das equipes.

Outro destaque desta edição traz a visão de sociedades classificadoras sobre importantes temas da agenda do transporte marítimo mundial, ligados principalmente à transição energética. As novas tecnologias, o desafio da adoção de novos combustíveis, as tendências observadas e as incertezas quanto às metas de descarbonização mexem com a rotina e o planejamento de armadores, estaleiros, fornecedores, projetistas e tomadores de decisão. Apesar disso, elas também traçam um panorama favorável para a construção naval, inclusive para o Brasil.

Assuntos e oportunidades para ficar de olho neste ano que já começa movimentado para discussões de projetos e desenvolvimento de novos negócios.

Boa leitura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2026

SUAPE ANUNCIA ALTA DE 38,6% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO DE 2026

Da Redação Portos e logística 24/02/2026 - 15:08



A administração do Complexo Industrial e Portuário de Suape, em Pernambuco, anunciou nesta terça-feira (24) que a movimentação de cargas em seus terminais atingiu em janeiro de 2026 2.193.515 toneladas, com alta de 38,6% na comparação com o mesmo mês do ano passado.

Segundo a estatal pernambucana, o número de atracações cresceu 26,2%, chegando a 135 navios recebidos. Nos graneis líquidos, de acordo com os dados divulgados pela autoridade portuária, o crescimento chegou a 57,7% na comparação com o primeiro mês de 2024, com movimentação de 1.403.501 toneladas, o que colocou o terminal pernambucano como o de maior movimentação no segmento entre os portos públicos. O volume correspondeu a 64% de toda a carga movimentada no período.

As operações com contêineres em Suape cresceram 4% em janeiro, com movimentação de 54.883 TEUs (unidade equivalente a 20 pés). Segundo a autoridade portuária, houve ainda alta de 65,4% na movimentação de graneis sólidos, com destaque para clínquer, coque e trigo, e de 46% de carga geral solta, incluindo bobinas de aço, equipamentos eólicos, açúcar ensacado e vergalhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/02/2026

GOVERNO ANUNCIA QUE VAI REVOGAR DECRETO SOBRE PRIVATIZAÇÃO DE HIDROVIAS NA AMAZÔNIA

Da Redação Navegação 23/02/2026 - 20:18



O secretário-geral da Presidência da República, Guilherme Boulos, anunciou nesta segunda-feira (23) que o governo federal decidiu revogar o Decreto 12.600, editado no ano passado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva e que autorizava a inclusão das hidrovias dos rios Madeira, Tocantins e Tapajós no Programa Nacional de Desestatização e previa a dragagem de rios da Região Amazônica e privatização das vias. A decisão foi tomada depois de mais um mês de protestos de comunidades indígenas e outras em Santarém e em outras cidades amazônicas que



alegavam que as obras afetariam a pesca e outras atividades econômicas ribeirinhas e a qualidade da água dos mananciais.

Segundo Boulos, os indígenas, nos protestos contra o decreto, apontaram “os efeitos que poderiam ter para suas comunidades, também para quilombolas e ribeirinhas”, as obras programadas para a região. O secretário anunciou a revogação ao lado da ministra dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara, depois de se reunirem à tarde com lideranças indígenas.

A revogação da norma era a principal reivindicação de povos indígenas, especialmente das comunidades que vivem na região do Baixo Tapajós, próximo a Santarém, no Oeste do Pará. Há mais de um mês, eles protestavam contra o decreto e chegaram a ocupar no dia 20 de fevereiro o terminal da empresa do agronegócio Cargill no Porto de Santarém, às margens do Tapajós, e se manifestaram em frente à sede da companhia em São Paulo.

O anúncio da revogação do decreto aconteceu três dias depois da ocupação do terminal da Cargill. A invasão, segundo os líderes indígenas, foi decidida para obrigar o governo a negociar depois de mais de um mês de manifestações sem receberem resposta.

Antes do anúncio do governo, cinco entidades do setores produtivo e de logística brasileiros, a Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani), a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), a Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport), a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e o Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP) divulgaram nota conjunta de repúdio à invasão e à ocupação do terminal portuário da Cargill. No documento, as entidades denunciaram que, durante a ocupação, houve depredação de equipamentos e ameaças a trabalhadores, além da paralisação das atividades no terminal.

“Os episódios relatados — incluindo vandalismo, destruição de equipamentos, danos a estruturas operacionais, ameaças diretas aos trabalhadores e a restrição de sua liberdade por horas, sob forte risco à sua integridade física — configuram ações inaceitáveis e incompatíveis com qualquer forma legítima de reivindicação”, afirmaram as entidades.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/02/2026



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 24/02/2026